		Sumatra.	Borneo.	Java.	Havana.	Manilla.	Maryland, Ohio und Souborn.	Kentucky und Virginien.	Seedleaf.	Griechisch und Türkisch.
AMSTERDAM.		pn.	pn.	pn.	pn.	pn.	pn.	pn.	pn.	pn.
	Vorrat 1 Januar 1906 ...	—	—	13,847	—	—	508	14	—	326
	Angeführt in 1906	207,273	17,062	340,248	—	3,125	1,900	407	262	175
		207,273	17,062	354,095	—	3,125	2,408	421	262	501
	Verkauft in 1906	206,982	17,062	326,222	—	3,125	1,834	373	262	501
	Vorrat Ende Dec. 1906 ..	291	—	27,873	—	—	574	48	—	—
ROTTERDAM.	Vorrat 1 Januar 1906 ...	—	—	3,998	70	—	388	68	—	2,432
	Angeführt in 1906	18,388	—	128,741	—	—	3,044	467	—	1,688
		18,388	—	132,739	70	—	3,432	535	—	4,120
	Verkauft in 1906	18,388	—	128,862	70	—	3,268	516	—	2,398
	Vorrat Ende Dec. 1906 ..	—	—	3,877	—	—	164	19	—	1,722

Bericht über den zustand von handel, schiffahrt und ...

Kamer van Koophandel
en Fabrieken voor Amsterdam



HANDELSKAMMER VON AMSTERDAM.

BERICHT

ÜBER DEN ZUSTAND VON

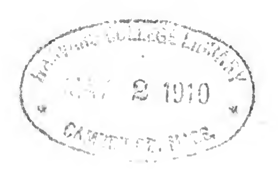
HANDEL, SCHIFFAHRT UND INDUSTRIE

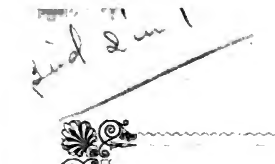
IN AMSTERDAM

IM JAHR

1906.

AMSTERDAMSCHE BOEK- EN STEENDRUKKERIJ,
v/h. ELLERMAN, HARMS & C°.







HANDELSKAMMER VON AMSTERDAM.

BERICHT

ÜBER DEN ZUSTAND VON

HANDEL, SCHIFFAHRT UND INDUSTRIE

IM JAHR

1906.

AMSTERDAMSCHE BOEK- EN STEENDRUKKERIJ,

v/h. ELLERMAN, HARMS, & C°.



INHALT.

KAPITEL I. **Allgemeine Uebersicht und Handlungen der Kammer** . . . . . Seite 1
Zusammensetzung der Kammer . . „ 3
Allgemeine Uebersicht. . . . . „ 5
Ertrag der Staatseinnahmen . . . „ 9
Lauf der Preise . . . . „ 11
Allgemeine Ein- und Ausfuhr . . „ 15
Handelsbeziehungen . . . . . . „ 17
Consuläre Vertretung . . . . . . „ 18
Handelsverträge . . . . „ 19
Zustand in Ostindien . . . . . . „ 20
„ „ Surinam . . . . . . „ 24
Arbeitergesetzgebung . . . . . . „ 27
Geld- und Fondshandel . . . . . „ 28
Schiffahrtsbewegung . . . . . . „ 31
Ymuiden . . . . „ 34
Nordseekanal . . . . „ 36
Regelmässige Dampferlinien . . . „ 39
Hafeneinrichtungen . . . . . . „ 40
Beleuchtung Hafengebiet . . . „ 40
Petroleumhafen . . . . „ 41
Holzhafen . . . . „ 42
Handelskade . . . . „ 43
Y- und Erzkaden. . . . . . . „ 44
Eisenbahnbassin . . . . „ 46
Gemeinde Handelsentrepôt . . „ 46
Entrepôtdock (ehemaliges Reichsentrepôt). . . . . „ 48
Rheinfahrt . . . . „ 48
Binnenfahrt . . . . „ 49
Verschiedenes . . . . „ 50
Lokale der Börse . . . . „ 50
Reorganisation der Handels-Kammern . . . . „ 51
Zwischenzeitsbericht über den Zustand von Handel und Industrie. „ 55
Oosterdokschleuse . . . . „ 56
Chêque- und Giroverkehr durch Vermittelung der Post . . . . „ 60

Verordnungsentwurf für Ladenschluss . . . . Seite 62
Statistik der Ein- und Ausfuhr . . „ 64
Eingangszoll auf galvanisierte eiserne gewellte Bleche . . . . . . „ 65
Oeffnung von Stellen für Einfuhrzoll . . . . „ 66
Löschen von Schiffen in Lastengeld „ 67
Handelsadressbuch. . . . . . . „ 69
Gleichstellung des Geburtstags der Königin mit dem Sonntag . . „ 70
Tarif Eingangszölle in Niederländ. Indien . . . . „ 71
Revision des Gesetzes betreffend die Erhebung von Einfuhrzöllen nach dem Wert der Güter . . „ 71
Post . . . . „ 72
Telegraph. . . . . „ 75
Telephon (Gemeinde) . . . . . . „ 76
Intercommunale Telephonie. . . „ 79
Ertrag der Stempelsteuer. . . . „ 79
Fallissemente . . . . „ 80
Tabelle des Werts der Ausfuhr von Amsterdam nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika vom 1. Januar 1903 bis 1. Januar 1907 „ 82

KAPITEL II. **Handel** . . . . „ 83
Allgemeine Uebersicht. . . . . . „ 85
Anchovis . . . . „ 86
Rottang . . . . „ 88
Cacao . . . . „ 89
Cacaobutter . . . . „ 90
Copra . . . . „ 91
Droguen . . . . „ 92
Cassia Fistula. . . . . „ 92
Cassia Vera . . . . „ 93
Cubeben . . . . „ 94
Gummi-Benzoë . . . . „ 95
Gummi Copal. . . . . „ 95
Gummi Damar . . . . „ 97
Gummi elasticum . . . . . . „ 97
Balata . . . . „ 98
Gutta Percha . . . . „ 98
Chinarinde . . . . „ 98
Tapioca Mehl. . . . . „ 100
Spirituosen . . . . „ 100
Arak. . . . . „ 100
Rum . . . . „ 100

Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte, Oelsaat und Oele. . . . . Seite 101
Mais. . . . . „ 101
Hafer . . . . „ 102
Gerste . . . . „ 102
Roggen. . . . . „ 103
Waizen. . . . . „ 103
Mehl . . . . „ 103
Gries und Buchwaizen . . . . . „ 104
Erbsen und Bohnen. . . . . . „ 104
Leinsaat . . . . „ 104
Kohlsaat . . . . „ 105
Leinöl . . . . „ 105
Repsöl . . . . „ 108
Holz . . . . „ 110
Häute . . . . „ 111
Indigo . . . . „ 114
Kapok . . . . „ 115
Baumwolle . . . . „ 116
Kaffee . . . . „ 118
Petroleum . . . . „ 121
Reis . . . . „ 122
Spezereien . . . . „ 124
Zucker . . . . „ 127
Tabak. . . . . „ 130
Thee . . . . „ 136
Zinn . . . . „ 137
Faserstoffe . . . . „ 141
Vogelhäute . . . . „ 141
Getrocknete Früchte . . . . . . „ 141
Südfrüchte . . . . „ 143
Angaben der Anfuhren der Niederl. Handel-Maatschappij . . . . . „ 144
Herkunft von Getreide, Mehl und ölhaltenden Saaten in Amsterdam eingeführt . . . . „ 145
Monatliche und jährliche Durchschnittspreise einiger hauptsächlicher Handelsartikel in Amsterdam . . . . „ 148
In und Ausfuhr von Holz in den Niederlanden . . . . „ 149
Engroshandel und Ladengeschäft . . . . „ 151
Nahrungs- und Genussmittel . . „ 154
Konfektions-, Stückgüter und Modeartikel . . . . „ 160
Diverse Artikel . . . . „ 166
Statistische Uebersicht über die Märkte in Amsterdam . . . . „ 182

KAPITEL III.	**Schiffahrt**	Seite	185
	Allgemeine Uebersicht	"	187
	Angekommene Schiffe in Amsterdam	"	189
	Angekommene Schiffe in Ymuiden	"	190
	Einklarierungen in Amsterdam	"	194
	Ausklarierungen " "	"	224
	Kauffahrteiflotte (niederländische)	"	227
	" (Amsterdamsche)	"	232
	Anbau von Schiffen	"	235
	Zustand des Frachtenmärkte	"	238
	Mitteilungen über Reedereien und Dampfschiff Gesellschaften	"	246
	Idem von Cargadors u. Expeditionshäusern	"	260
	Idem von Schleppdiensten	"	263
	Binnenfahrt	"	263
	Rheinfahrt	"	266
	Tabellen.		
	A. Tiefgang der durch die Nordseeschleusen geschleusten Schiffe	"	274
	B. Anzahl und Inhalt der durch die Nordseeschleusen geschleusten Schiffe	"	276
	C. Anzahl Schiffe durch die Oranjeschleusen geschleust	"	277
	E. Ständige directe Dampferlinien von Amsterdam	"	278
	F. Dampferverbindungen van Amsterdam mit dem Binnenland in 1906	"	279
	G. Regelmässiger Schiffdienst und Marktkähne ausgehend von Amsterdam	"	280
	H. Auswanderung	"	284
KAPITEL IV.	**Industrie**	"	287
	Algemeine Uebersicht	"	289
	Uebersicht der verschiedenen Betriebe	"	291
	I. Nahrungs und Genussmittel	"	291
	Brauereien	"	291
	Essigfabriken	"	291
	Likörfabriken	"	292
	Cigarrenfabriken	"	292
	Kaffeeschälereien	"	293
	Reisschälmühlen	"	293
	Zuckerraffinerieen	"	293
	Brot- und Zwiebackbäckereien	"	293
	Cacao- und Chocoladefabriken	"	294

Milcheinrichtungen und Rahmbutterfabriken. . . . . Seite 294
Mineralwasserfabriken, Früchtenwein- und Marmeladefabriken . „ 295
Seifen- und Kölnisches Wasserfabriken . . . . „ 296
Sodafabrik . . . . „ 296
II. Metall- und Holzbearbeitung . . „ 297
Gold- und Silberschmiede . . . „ 297
Cement-Eisenwerke . . . . . . „ 297
Küferei- und Fasshandel . . . . „ 297
Dampfholzsägereien und Dampfzimmerfabriken . . . . „ 297
Jalousieen- und Rollládenfabriken. „ 298
Automobil- nnd Fahrradfabriken . „ 298
Kupferarbeiten, Metallwaaren und Lackarbeiten . . . . „ 298
Möbel und Amöblements . . . „ 299
III. Schiffsbau, Dampfmaschinen, Eisen- und Stahlindustrie . . . . . „ 300
Maschinenbau und Verfertigung von Eisenbahnmaterial . . . . . „ 302
IV. Druckereibetriebe . . . . . . „ 303
Buch-, Kupferdruck-, Steindruckereien, Buchbindersbetriebe . . „ 303
Cartonnagefabriken . . . . . . „ 304
Schriftgiesserei . . . . „ 304
V. Diverse . . . . „ 304
Diamantindustrie . . . . „ 304
Baufäcker . . . . „ 310
Terra-Çottafabrik . . . . „ 310
Holzbereitung gegen Verderben . „ 310
Bürstenfabriken. . . . . „ 310
Amsterdamsche Cautchoukfabrik . „ 311
Fabrik für plastische Packung . . „ 311
Chemische Fabriken . . . . . . „ 311
Fabrik der Pharmaceutische Handelsvereeniging . . . . „ 311
Magnesit-Mahlen . . . . „ 312
Oelfabriken . . . . „ 312
Fabrik feiner Oele. . . . . . . „ 313
Farbefabriken . . . . „ 313
Viehkuchen- und Mehlfabrik . . „ 313
Spiegel- und Leistenfabriken . . „ 313
Fabriken für electrische Stromlieferung und Installations-bureaus für electrischen Strom . . . . „ 313
Gemeindegasfabriken . . . . . . „ 315
Verzeichnis der Anzahl der im Gebrauch stehenden Gasmotoren . „ 317

Verzeichnis von Actiengesellschaften und Firmen . . . . . . Seite 318
Ausfuhr vom Bier und Malzextract „ 324
Ausfuhr von Likören . . . . . „ 325
Verzeichnis der Anzahl der im Gebrauch stehenden Dampfkessel für industrielle Zwecke in Amsterdam „ 326

KAPITEL V. **Geld- und Fondshandel** . . . . . „ 327
Allgemeine Uebersicht . . . . „ 329
Berichte finanzieller Institute in hiesiger Stadt . . . . „ 395
Niederl. Bank: Tabelle der wöchentlichen Bilanzen u.s.w. . . . . „ 402
Wechsel, edle Metalle und Geldmärkte . . . . „ 405
Höchster und niedrigster Wechselkurs . . . . „ 408
Prolongationskurs an der Börse in Amsterdam . . . . „ 409
Verzeichnis aller in Amsterdam domilizierten niederl.-indischer Cultur- und Landbaugesellschaften, seit 1870 errichtet . . . . . „ 410

KAPITEL VI. **Eisenbahn- und Strassenbahnverkehr** „ 411
Allgemeine Uebersicht . . . . „ 413
Holländische Eisenhahngesellschaft „ 415
Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen. . . . . „ 418
Tweede Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij. . . . . . . „ 420
Gooische Stoomtram . . . . . . „ 421
Electrische Spoorweg-Maatschappij. „ 421
Gemeindetram . . . . „ 422

KAPITEL VII. **Versicherungswesen**. . . . . . „ 425
Feuerversicherung . . . . „ 427
Seeversicherung. . . . . „ 430
Transportversicherung-Binnenfahrt. „ 431
Verzeichnis der an der amsterdamer Börse vertretenen Versicherungs-Gesellschaften. . . . . . . „ 432

BIJLAGEN.

Seite.

A. Tabelle aller Güter, welche in Amsterdam im vormaligen Amsterdamschen Entrepôtdock im Jahr 1906 gelagert waren und daraus versandt wurden 442

B. Tabelle aller besteuerten Güter, welche im Gemeinde Handelsentrepôt gelagert waren und daraus versandt wurden 444

C. Tabelle der Ein- und Ausfuhr und der Vorräte der Freien Güter in den Lagerräumen des Amsterdamschen Entrepôtdocks, während des Jahrs 1906 448

D. Tabelle der Aus- und Einfuhren und der Vorräte von Freien gütern in den Lagerraumen des Gemeinde-Handels-Entrepöt, wärend des Jahrs 1906 448

E. Allgemeine Ein- und Ausfuhr der bedeutendsten Handelsartikel in Amsterdam, im Vergleich mit der allgemeinen Ein- und Ausfuhr im ganzen Staat, während der zwei letzten Jahre 449

F. Verzeichnis der Artikel, deren allgemeine Einfuhr in Amsterdam während des Jahrs 1906 zugenommen hat 451

G und *H.* Statistische Angaben des Postbureaus und des Reichstelegraphenbureaus in Amsterdam in 1906 453

J. Verzeichnis der Fallissemente im Arrondissement Amsterdam während 1906 455

Graphische Vorstellung der directen Anfuhren und Ablieferungen von Java-thee des Thee-etablissements in Amsterdam über die Jahre 1895—1906 und des Laufs der Preise einiger Sorten Java-thee in den Auctionen von Amsterdam.

Graphische Vorstellung des Seefahrtverkehrs in Amsterdam.

Graphische Vorstellung des Rheinfahrtverkehrs in Amsterdam.

ERSTES KAPITEL.

ALLGEMEINE UEBERSICHT

UND

HANDLUNGEN DER KAMMER.

ZUSAMMENSETZUNG der Handelskammer in Amsterdam während des Jahrs 1906.

MITGLIEDER.	Zeitpunkt der ersten Ernennung.	Zeitpunkt des Abtretens.
S. P. van Eeghen. . . . . . . *Präsident.*	1 Jan. 1893	1 Jan. 1909
Dr. H. F. R. Hubrecht . . . . *Vicepräsident.*	„ 1889	„ 1909
P. E. Tegelberg . . . . *Schatzmeister.*	Nov. 1885	„ 1911
M. E. Jonker	1 Jan. 1885	„ 1909
E. H. Crone	„ 1887	„ 1909
A. Roelvink	„ 1891	„ 1911
C. N. J. Moltzer J.Ezn..	„ 1897	„ 1909
B. C. E. Zwart	„ 1897	„ 1909
O. W. G. Briegleb	Oct. 1898	„ 1909
G. van der Horst Hzn..	1 Jan. 1899	„ 1911
F. Lieftinck J.Hzn.	3 Mai 1901	„ 1911
S. Lehmans.	„ 1901	„ 1911
P. W. Sutorius	12 Dec. 1901	„ 1909
J. Mouthaan N.Jzn.	„ 1901	„ 1909
H. Moen G.Pzn.	27 Mrz. 1902	„ 1907
E. Gerzon	„ 1902	„ 1911
H. J. Hartz	„ 1902	„ 1911
J. Key	„ 1902	„ 1909
H. C. Rehbock.	„ 1902	„ 1909
J. Muysken	„ 1902	„ 1909
J. L. Bienfait	„ 1902	„ 1909
J. F. Verster	18 Nov. 1902	„ 1911
M. H. G. Th. Fiedeldij Dop. . .	„ 1902	„ 1911
Abram Muller.	24 Mrz. 1904	„ 1911
B. Nierstrasz	22 Mai 1905	„ 1911

Secretär: Mr. A. J. Moll Schnitzler.

Zusammensetzung der ständigen Kommissionen.

In der Versammlung vom 4. Januar 1906 wurde beschlossen, dass, wie im vorigen Jahre, ständige Kommissionen tätig sein sollten.

Diese sind folgendermassen zusammen gesetzt:

Kommission für den Jahresbericht: die Herrn Dr. H. F. R. HUBRECHT, *Vorsitzender*, B. C. E. ZWART, H. C. REHBOCK, J. MUYSKEN und E. GERZON.

Kommission für die Hafen- und Handelseinrichtungen: die Herrn Dr. H. F. R. HUBRECHT, *Vorsitzender*, P. E. TEGELBERG, C. N. J. MOLTZER J.Ezn., B. C. E. ZWART, H. C. REHBOCK und B. NIERSTRASZ.

Kommission für Finanz- und Steuersachen: die Herrn ABRAM MULLER, *Vorsitzender*, J. MOUTHAAN N.Jzn. und F. LIEFTINCK J.Hzn.

Kommission für die Industrie: die Herrn M. E. JONKER, *Vorsitzender*, C. N. J. MOLTZER J.Ezn., J. L. BIENFAIT und H. J. HARTZ.

Kommission für das Konsulatswesen: die Herrn E. H. CRONE, *Vorsitzender*, A. ROELVINK, O. W. G. BRIEGLEB und ABRAM MULLER.

Kommission für die Post und Telegraphie: die Herrn Dr. H. F. R. HUBRECHT, *Vorsitzender*, G. VAN DER HORST Hzn. und J. F. VERSTER.

I. ALLGEMEINE UEBERSICHT.

Zweifellos darf das Jahr 1906, sowohl für unser ganzes Land, wie für die Hauptstadt des Staates, zu den günstigen Jahren gerechnet werden.

Dass das abgelaufene Jahr für Amsterdam ein günstiges gewesen ist, geht deutlich aus den verschiedenen statistischen Angaben und Mitteilungen hervor, welche diesem Jahresbericht zu Grunde liegen.

Es versteht sich indessen von selbst, dass keineswegs in allen Branchen günstige Resultatte erzielt worden sind, wie aus vorliegendem Bericht deutlich hervorgeht, da es ein Jahr, in welchem sämtliche Branchen des Handels, der Schiffahrt und der Industrie nur mit Gewinn gearbeitet haben, noch nie gegeben hat und auch nie geben wird.

Der Schiffahrtsverkehr in unseren Häfen hat auch dieses Jahr wieder nicht unansehnlich zugenommen und zwar sowohl hinsichtlich der Anzahl, wie des Inhalts der einklarierten Schiffe.

Die Frachten dagegen blieben auch während des Jahrs, über welches unser Bericht läuft, wieder sehr niedrig.

Die Ursache davon ist in dem fortwährenden Anbau von Dampfschiffen zu suchen, wodurch in stets höherem Grade das Angebot von Ladraum steigt. Dieses Angebot ist nunmehr so gross, dass die durch die Blüte des Handels und der Industrie im abgelaufenen Jahr hervorgerufene Transportvermehrung dadurch nicht die erwartete Wirkung hatte.

Die nicht in regelmässigem Dienste fahrenden Reedereien machten denn auch der Mehrzahl nach keine guten Geschäfte, ja sie fuhren häufig mit Verlust.

Bei den regelmässigen Dampferlinien dagegen waren die Resultate dieses Jahrs im Allgemeinen befriedigend, bei manchen sogar sehr günstig, bei andern dagegen weniger befriedigend, als im vorhergehenden Jahre.

Trotz des ungünstigen Wasserstandes, welcher in unserem Berichtsjahre den Verkehr auf dem Rhein beeinträchtigte, gelang es doch, den im Jahr 1905 erzielten ansehnlichen Fortschritt im Rheinschiffahrtsverkehr zu erhalten.

Die Arbeiten am Nordseekanal haben in unserem Berichtsjahr eine gute Strecke auf dem Wege nach ihrer Vollendung zurückgelegt; nur die Entfernung der alten Eisenbahnbrücke an der Hem nach der Indienststellung der neuen, welche bereits zum grössten Teil fertig ist, sowie die Anbringung der elektrischen Beleuchtung am Kanal, sind noch auszuführen.

Sind diese Arbeiten vollendet, dann wird der Nordseekanal allen Anforderungen, die man jetzt an ihn stellen darf, entsprechen.

Indessen darf man nicht übersehen, dass auch in Zukunft der Kanal den stets sich steigernden Anforderungen der Schiffahrt zu entsprechen hat, man wird also zeitig mit der Vorbereitung der nötigen Massregeln beginnen müssen, unter denen der Bau einer neuen Schleuse in IJmuiden jetzt schon und zwar sofort in Betracht zu ziehen ist.

Es möge an dieser Stelle kurz an den Besuch erinnert werden, welchen — einer Einladung des Vorsitzenden unserer Kammer entsprechend — eine grosse Anzahl von Mitgliedern der Ersten und Zweiten Kammer der Generalstaaten, eine Anzahl von Autoritäten und Beamten im Staats- und Gemeindedienst, sowie die Mitglieder unserer Kammer, den zur Verbesserung des Nordseekanals unternommenen Arbeiten gebracht haben.

Diese Einladung hat vielen, die der Natur der Sache nach weniger Gelegenheit hatten, den Kanal zu besichtigen, eine

ausgezeichnete Gelegenheit geboten, sich von dem Umfang und dem Stand dieser Arbeiten einen Begriff zu machen.

Was den Handel auf unserem Markte betrifft, so kann von ihm das Zeugnis abgelegt werden, dass er in verschiedenen Artikeln sehr lebhaft war, wie man auch im Allgemeinen einen sehr günstigen Eindruck erhält.

Einzelne Artikel erwähnen wir besonders.

Das abgelaufene Jahr war für Tabak ein Recordjahr. Der Umsatz in erster Hand an unserem Markt betrug nicht weniger als fl. 68 Millionen gegen etwa 45½ Millionen im vorhergehenden Jahre, welch' letzterer Betrag ebenfalls viel höher war, als je zuvor.

Von Chinarinde kam in unserem Berichtsjahr eine ansehnlich grössere Quantität an den Markt, als im Jahr 1905. Der Durchschnittspreis per unit in unserem Berichtsjahr war günstiger, als man beim Anfang dieses Jahres erwarten konnte.

Von Java Thee war die Anfuhr an unserem Markt zwar etwas geringer, als 1905, aber der Mittelpreis war über das ganze Jahr genommen beinahe 2 Cent per ½ Kilogr. höher.

In Copra waren auch in diesem Jahre die Umsätze an unserem Markte sehr ansehnlich; die Preise bewegten sich fortwährend in steigender Richtung.

Kaffee wurde hier in grösserer Quantität angeführt, als im vorigen Jahre, auch von Spezereien war die Gesamtanfuhr etwas höher, während für den Handel in Häuten das abgelaufene Jahr im Allgemeinen ein günstiges war.

Was den Engroshandel betrifft, so waren die Resultate befriedigend, in geringerem Grade als in früheren Jahren hat er von der Konkurrenz seitens der Industriellen zu leiden gehabt. Auch im Ladengeschäft waren die Resultate im Allgemeinen günstig, der Zustand von Handel und Industrie übte auf dasselbe einen grossen Einfluss in günstiger Richtung aus.

Das afgelaufene Jahr kann für die Industrie nicht anders als ein günstiges genannt werden. In der Mehrzahl der Betriebe wurden sehr befriedigende Resultate erzielt, während der Umsatz vieler Fabriken und Etablissements zunahm.

Besonders können die Möbelfabriken günstige Resultate aufweisen, ebenso die Bierbrauereien.

Beim Schiffsbau machte sich mehr als früher die grosse Konkurrenz, welche sich die inländischen Werften gegenseitig machten, fühlbar.

Die Cigarrenfabriken hatten durch das aussergewöhnliche Steigen des Preises ihres Grundstoffes grossen Nachteil.

Die Diamantindustrie befand sich auch dieses Jahr in sehr günstiger Lage.

Was den Geld- und Effectenhandel betrifft, so war die Kursbewegung der in- und ausländischen Anlagepapiere durch Ursachen sowohl allgemeiner, wie besonderer Art unbefriedigend, fü andere inländische Werte gab das abgelaufene Jahr bei mehreren sehr grosse Kurssteigerungen zu sehen.

Der Geldmarkt war bei uns ebensowenig, wie bei den meisten ausländischen Märkten, reichlich versehen. Besonders im letzten Teile des Jahrs war das Geld abnormal teuer. Die niederländische Bank sah sich genötigt, ihr Disconto nicht weniger als dreimal zu erhöhen, während der Prolongationskurs an der Börse am Ende des Jahres bis zu 7½ pCt. stieg. Der Durchschnitt dieses Kurses über das abgelaufene Jahr ist denn auch seit mehr als 20 Jahren der höchste.

Hinsichtlich dessen, was in der allgemeinen Uebersicht unseres Berichtes über das Jahr 1903 mitgeteilt worden ist, können wir die erfreuliche Nachricht bringen, dass seitdem und zwar im Laufe unseres Berichtsjahrs eine niederländische Handelskammer in Pretoria und eine in Düsseldorf, letztere unter dem Namen „Het Eerste Nederlandsche Koopmansgilde in Duitschland, gevestigd te Düsseldorp" errichtet worden ist.

Im Auslande bestehen nunmehr niederländische Handelskammern in London, Brüssel, Paris, Smyrna, Melbourne, New-York, Pretoria und Düsseldorf.

Unsere Kammer war im Laufe dieses Jahres auf dem vom 24. bis 27. September in Mailand gehaltenen zweiten „Congrès International des Chambres de Commerce et des

Associations Commerciales et Industrielles", sowie bei der Eröffnung der Handelshochschule in Berlin am 27. Oktober vertreten.

Staatseinnahmen.

Der Ertrag der Staatseinnahmen über das Jahr 1906 betrug fl. 160,439,269,37½, d.h. fl. 8,974,144.37½ mehr als der Voranschlag für dasselbe Jahr und fl. 6,989,260.82½ mehr als der Ertrag des Jahres 1905.

Wir geben in folgender Tabelle den Ertrag der wichtigsten Posten in Jahr 1905, den Voranschlag und den Ertrag über das abgelaufene Jahr (in Tausenden).

Directe Steuern.	Ertrag in 1905	Voranschlag für 1906	Ertrag in **1906**
Grundsteuer	13.600	13.764	**13.779**
Personal Steuer	9.792	9.950	**10.297**
Steuer auf Betriebs- und anderes Einkommen	7.630	7.640	**8.818**
Vermögenssteuer	8.132	8.495	**8.849**
Total	39.154	39.849	**41.743**
Einfuhrzölle	11.507	11.400	**12.110**
Verbrauchssteuern.			
Zucker	19.519	20.000	**21.491**
Wein	1.699	1.650	**1.768**
Spirituosen	25.825	25.200	**26.191**
Salz	1.603	1.580	**1.653**
Bier und Essig	1.445	1.4[illegible]0	**1.468**
Schlachtsteuer	4.499	4.200	**4 886**
Total	54.590	54.080	**57.457**
Indirecte Steuern.			
Stempelgebühren	4.804	4.400	**4 688**
Registrationsgebühren	6.435	6.400	**6.726**
Hypothekgebühren	712	680	**714**
Erbschafts- und Uebergangssteuern in Sterbefällen	14.702	12.661	**14 498**
Total	26.653	24.141	**26.626**
Post	13.240	13.802	**13.679**
Telegraph	2.823	2.827	**3.048**
Lootsengelder	2.620	2.500	**2.807**

Der Gesamtbetrag der Staatseinnahmen über das Jahr **1906** betrug *ƒ* **160,439,269.37½** gegen einen Ertrag über das Jahr 1905 von *ƒ* 153,450,008.55, während der Voranschlag für das Jahr 1906 *ƒ* 151,465,125.— betrug.

Die steigende Bewegung im Ertrag der Staatseinnahmen über die letzten Jahre ist auch im abgelaufenen Jahr wahrzunehmen. Im Vergleich mit dem Jahr 1905 darf diese Steigerung selbst sehr ansehnlich genannt werden, denn der Ertrag über das Jahr 1906 übertraf den des vorhergehenden Jahres um reichlich 4¼ pCt., während der Voranschlag für das Jahr 1906 selbst mit beinahe 6 pCt. überschritten wurde. Alle Gebühren, ausgenommen die Stempelgebühren und die Erbschafts- und Uebergangssteurn, ertrugen mehr; aus den zwei soeben genannten Einnahmequellen floss der Staatskasse ein Minderbetrag von zusammen etwa *ƒ* 300,000.— zu. Wenn also dieser reichliche Zuwachs des Ertrags verglichen mit dem Jahr 1905 nicht veränderlichen Steuern, wie der Erbschaftssteuer, zu danken ist, so weist dieses günstige Resultat sicher auf eine allgemeine Wohlfahrt im abgelaufenen Jahre hin.

Zu dem reichlicheren Ertrag der Einnahmen hat in erster Linie die Gruppe Verbrauchssteuern mit einem Zuwachs von beinahe 3 Millioen Gulden beigetragen. Die Zuckersteuer, welche im Jahr 1905 durch den Ertrag des Jahrs 1904 mit einer halben Million Gulden übertroffen wurde, ertrug im abgelaufenen Jahr beinahe 2 Millionen mehr als im Jahr 1905. Die Schlachtssteuer ergab einen Zuwachs von etwa *ƒ* 400,000.— die Spirituosensteuer ebenfalls von beinahe *ƒ* 400,000.—, während die Erträge der Steuern auf Wein, Salz, Bier und Essige nahezu gleich blieben.

In zweiter Linie müssen wir die ausserordentliche Zunahme, und zwar um *ƒ* 2,600.000.— bei der Gruppe directe Steuern, besonders bei dem Posten Betriebs- und Vermögenssteuer, vermelden. Zu diesem höheren Ertrag hat zwar der zehnprozentige Zuschlag zu beiden Steuern mit beigetragen, aber doch nur zum Teil, da dieser Zuschlag erst seit 1. Mai 1906 erhoben wird. Auch für das Etatsjahr 1907/08 schlug der

Finanzminister die Erhebung dieses Zuschlags vor; als dieser Vorschlag gemacht wurde, konnte man noch nicht wissen, dass der Mehrertrag für das abgelaufene Jahr so ansehnlich sein würde. Anfangs des eingetretenen Jahrs wurde der Gesetzentwerf zurückgezogen. Der Ertrag der Grundsteuer und der Personalsteuer haben mit resp. fl. 150,000.— und fl. 500,000.— zum Zuwachs der Gruppe directe Steuern beigetragen.

Die indirecten Steuern ergaben zwar 2½ Millionen Gulden mehr, als der Voranschlag für 1906, aber sie blieben doch noch etwas unter dem Ertrag des Jahres 1905. Wie oben gesagt wurde, brachten die Erbschaftssteuern und die Stempelgebühren etwas weniger in die Staatskasse, die Registrationsgebühren jedoch fl. 300,000.— mehr.

Die Einfuhrzölle zeigten auch im Jahr 1906 wieder einen ansehnlichen Zuwachs, reichlich fl. 600,000.—, ein Betrag, welcher der Steigung von Jahr 1904 auf 1905 nahezu gleich kommt.

Auch die übrigen Einnahmen, Post, Telegraph und Lootsengelder zeigten wieder eine Zunahme, erstere von reichlich fl. 400.000.—, letztere von beinahe fl. 200,000.—.

Preisbewegung.

Die Index-number von „The Economist" ist Ende des abgelaufenen Jahres höher, als sie seit 1880 gewesen ist, nämlich 2499; das ist 157 Nummern über der Ziffer vom Ende des vorhergehenden Jahres. Diese Indexziffern sind aus den Preisen von 22 Handelsartikeln *) berechnet, wobei der Durchschnitt für jeden Artikel über den Zeitraum von 1845/50 per 100 angenommen ist.

Folgende Tabelle enthält die Indexziffern über die letzten zehn Jahre:

*) Diese Artikel sind: Kaffee, Zucker, Thee, Tabak, Getreide, Fleisch, Baumwolle, Seide, Flachs und Hanf, Wolle, Indigo, Oel, Holz, Talg, Leder, Kupfer, Eisen, Blei, Zinn, Pernambuco-Baumwolle, Baumwollgarne, Baumwollwaaren.

		Index-ziffern.
1 Januar	1898	1890
1 „	1899	1918
1 „	1900	2145
1 „	1901	2126
1 „	1902	1948
1 „	1903	2003
1 „	1904	2197
1 „	1905	2136
1 „	1906	2342
1 „	**1907**	**2499**

Machten wir im userem vorigen Bericht von einer allgemeinen Preissteigerung der Handelsartikel, besonders in der zweite Hälfte dieses Jahres Meldung — diese steigende Bewegung handhabte sich im abgelaufenen Jahre beinahe fortdauernd und ist in erster Linie bei den Grundstoffen, besonders bei den Metallen, wahrzunehmen. Die grösste Steigung hat in den letzten drei Monaten des abgelaufenen Jahres stattgefunden.

Von den vornehmsten Handelsartikeln, welche *The Economist* besonders vermeldet, sind nur sieben im Preis gesunken, von drei blieben die Preise gleich, während die übrigen Artikel sämtlich, manche sehr ansehnlich, stiegen.

Die Artikel, deren Preis sank oder gleich blieb, sind fast ausschliesslich Getreide oder Artikel fur den täglischen Verbrauch, was zu einem guten Teil der arbeitenden Klasse zu gut gekommen ist, während überdies im abgelaufenen Jahr durch einen lebhaften Handel und eine blühende Industrie die Löhne im Allgemeinen sehr hoch waren.

Wie bereits gesagt wurde, ist die grösste Preissteigung bei Metallen und Metallfabrikaten wahrzunehmen. Die Steigerung im Preis des Gusseisens hat stattgefunden, wiewohl der sichtbare Vorrat noch im Jahr 1905 zugenommen hatte; dieser Vorrat hat sich in diesem Jahr erheblich vermindert, so dass jetzt etwa 170,000 Tonnen weniger anwesend sind, als vor einem Jahre. Clevelandeisen notierte am Ende des Jahres 1905 52/9 gegen 62/ am Ende des abgelaufenen Jahrs, der Preis von Stahlrails lief in demselben Zeitraum

vom 120/ auf 130/. Die enorme Steigung von Kupfer und Zinn scheint einem Fehlbetrag bei diesen Metallen zugeschrieben werden zu müssen, wiewohl bei Kupfer stets ein spekulatives Element im Spiel ist; von diesem letzteren Metall stieg der Preis von £ $80\frac{1}{2}$ in einen Jahre auf £ $106\frac{7}{8}$, welch' letztere Ziffer die Notierung von December 1906 ist; Zinn stieg in derselben Zeit von £ $165\frac{3}{4}$ auf $195\frac{15}{16}$.

Der Preis von Baumwolle fiel zwar etwas, blieb aber doch stets hoch; dieser hohe Preis fand im Gegensatz zum Jahr 1905 im abgelaufenen Jahre vermutlich nicht seine Ursache in der Einschränkung der Ernte. Wiewohl nicht in demselben Grade, wie in andern Jahren der Fall gewesen ist, sind aber auch im abgelaufenen Jahr spekulative Zwecke dem hohen Preis nicht ganz fremd geblieben. Im Gegensatz zu dem Grundstoff sind Garne noch ein weinig im Preis gestiegen.

Gehen wir nunmehr zur Uebersicht über, welche A. Sauerbeck jährlich über die Preisbewegungen in *The Times* gibt. Sauerbeck berechnet die Indexziffern aus den Preisen von 45 Handelsartikeln *), wobei der Durchschnitt über die zehnjährige Periode 1867/77 genommen ist.

Wie in unserem vorigen Bericht geben wir in der folgenden Tabelle die Durchschnittziffer über die letzten zehn Jahre:

1897	62
1898	64
1899	68
1900	75
1901	70
1902	69
1903	69
1904	70
1905	72
1906	**77**

*) Diese Artikel sind: Getreide, englisches und americanisches Mehl, Gerste, Hafer, Mais, Kartoffeln, Reis, zwei Sorten Rind- und Hammelfleisch, Schweinefleisch, Speck, Butter, Rüben- und Rohzucker, Kaffee, Thee, Eisen, Kupfer, Zinn, Blei, zwei Sorten Steinkohlen, zwei Sorten Baumwolle, Flachs, Hanf, Jute, zwei Sorten Wolle, Salpeter, Indigo und Holz.

Diese Indexziffer 77 ist fünf Nummern höher als diejenige über das vorhergehende Jahr und seit 1883 die höchste, welche erreicht wurde, abweichend von den Indexziffern aus *The Economist*, wo eine höhere Ziffer seit 1880 nicht vermeldet ist.

Ueber die verschiedenen Monate dieses Berichtsjahres sind nach den Angaben von SAUERBECK die Preise beinahe ununterbrochen gestiegen und im Dezember wurde die Ziffer 79.7 erreicht, die 6 pCt. höher ist, als im Dezember 1905.

Die Betrachtung dieser Indexziffern ergiebt dasselbe Resultat, wie bei *The Economist*; wir bemerken nur noch, dass die Preise der Grundstoffe verglichen mit den Ziffern des vorhergehenden Jahres ungefähr 10½ pCt. gestiegen sind und dass die Index-number dieser Gruppe die höchste seit dem Jahre 1880 ist.

Für die Vergleichung der Preise einiger vornehmer Handelsartikel an der Amsterdamer Börse verweisen wir nach BEILAGE C im Kapitel „Handel".

Die Durchschnittsziffern von gut ordinär Java Kaffee, Rübenzucker, Baumwolle, Petroleum, Kohlsaat, Repsöl, Leinsaat, Leinöl und Zinn sind alle höher, nur Spiritus ist etwas niedriger. Bei Betrachtung der Monatziffern ist bei gut ordinär Java-Kaffee das ganze Jahr hindurch eine Steigung wahrzunehmen und der Preis kam von 31 Cents in Januar auf 35 Cents in Dezember. Bei den Preisen von Rübenzucker fand ein geringes Schwanken statt, ebenso wie bei Baumwolle, welch' letzterer Artikel sehr hoch in Preis geblieben ist. Repsöl stieg zuerst sehr stark im Preis, lief aber im Dezember ein wenig zurück. Schliesslich verweisen wir noch auf Bankazinn und Billitonzinn, wovon die Preise in Januar resp. waren *f* 100.— und *f* 99.75 per 50 Kilogr. und in Dezember *f* 118.12½ und *f* 117.87½.

Allgemeine Ein- und Ausfuhr.

Aus den BEILAGEN E und F hinter diesem Bericht, welche aus den im Auftrag des Finanzministeriums veröffentlichten Statistiken zusammengestelt sind, geht hervor, dass auch im Jahr 1906 sowohl die allgemeine Einfuhr, wie die allge-

meine Ausfuhr von resp. 40 und 37 der vornehmsten Handelsartikel diejenige des vorigen Jahres übertroffen hat.

Die allgemeine Einfuhr genannter Artikel in Amsterdam betrug.

1905	1,692,036	Tonnen à 1000 Kilogr.
1906	**1,732,525**	„ „ 1000 „

also, wie auch für den Staat, eine Zunahme und zwar von ± 2.4 pCt.

Die allgemeine Ausfuhr genannter Artikel von Amsterdam betrug:

1905	705,424	Tonnen à 1000 Kilogr.
1906	**786,325**	„ „ 1000 „

also, wie auch für den Staat, eine Zuhname und zwar von ± 11.4 pCt.

In Prozenten der Ein- und Ausfuhr derselben Artikel für den ganzen Staat ausgedrückt betrug die Ein- und Ausfuhr für Amsterdam:

	1905	**1906**
Allgemeine Einfuhr	8.9 pCt.	**8.5** pCt.
„ Ausfuhr	14.02 „	**12.5** „

In grösseren Quantitäten als im Jahr 1905 wurden hier eingeführt: Bindrottang, Thee, Spezereien, Tabak und Cigarren, Schwefel, Roggenmehl, Flachs und Hanf, Manufacturen, Kartoffeln, Reis, Papier, Häute, Felle, Leder, Krämereien, Glas und Glaswerk, Bier und Malzextract, Salz, Sirup, Melado und Melasse, Waizenmehl, Wein (in Flaschen) und Steinkohlen. In geringeren Quantitäten dagegen Zucker (Roh-), Baumfrüchte, Samen, Wein (Fass), Spirituosen, Petroleum, Kaffee, alle geschälten und gebrochenen Getreide, Dampf- und andere Werkzeuge, Droguen, Farbwaaren und Chemicalien, Schiffsbau- und Zimmerholz, Garne, Metallarbeiten, Zucker (nicht roh), Wolle, Metall (unbearbeitet), Fleisch, Oel, Aschen, Theer und Pech.

Von hier wurden in grösseren Quantitäten ausgeführt: Thee, Bindrottang, Zucker (nicht roh), Spezereien, Tabak und

Cigarren, Käse, Reis, Kartoffelmehl und Fabrikate davon, Wein (in Fässern), Schwefel, Sirup, Melado und Melasse, Kaffee, Manufacturen, Roggenmehl, Spirituosen, Wolle, Lumpen, Metall (Arbeiten von), Häute, Felle, Leder, Papier, Oel, Metall (unbearbeitet), sowie Schmiede-, Stab- Rutheisen und dergleichen, Glas und Glaswerk, Flachs und Hanf, Krämereien, Wein (Flaschen), Steingut und Porzellan, Butter und Baumwolle (ungesponnen). In geringeren Quantitäten wurden dagegen ausgeführt: Bier und Malzextract, Petroleum, Fabrik-, Landbouw-, Dampf- und andere Maschinen, Früchte, Droguen, Farbwaaren und Chemicalien, Aschen, Zucker (roh) und Steine.

Hinsichtlich der Ausfuhr aus unserem Hafen nach den Vereinigten Staaten von Nord-America erhielten wir, im Gegensatz zu den letzten Jahren, nur eine Tabelle des Wertes der ausgeführten Güten, in Dollars ausgedrückt, über die letzten vier Kalenderjahre.

Aus dieser Tabelle, welche wir als Beilage hinter diesem Kapitel aufgenommen haben, geht hervor, dass die Ausfuhr im vergangenen Jahr verglichen mit der über das Jahr 1905 wieder ansehnlich gestiegen ist. Betrug die Ausfuhr im Jahr 1905 $ 18,656,517.49, so war sie **1906 $ 24,475,946.03**, also beinahe 6 Millionen Dollars grösser.

Betrachtet man einzelne Artikel mehr im Besondern, so ist eine ansehnliche Zunahme in der Ausfuhr von bearbeiteten Diamanten wahrzunehmen und zwar eine Zunahme von beinahe 2½ Millionen Dollars.

Der Wert des ausgeführten Tabaks war ebenfalls beinahe 2½ Millionen Dollars höher.

Ferner machen wir noch auf die ansehnliche Zunahme bei den Artikeln Cacao, Cacaobutter, Reis, Zinn, Häute und Felle aufmerksam.

Von den in dem Verzeichnis vermeldeten Gütern hat nur bei sehr einzelnen, und dann noch in geringem Grade, die Ausfuhr abgenommen.

Handelsbeziehungen.

Von der in dieser Hinsicht von unserer Kammer geführten Korrespondenz sei nur Folgendes erwähnt.

Am 29. März 1906 erhielt unsere Kammer ein Schreiben des Handelsvertragsvereins in Berlin, worin wir um unsere Mitwirkung ersucht wurden, um zur Feststellung internationales Definitionen der bei den Einfuhrzöllen vorkommenden technischen Ausdrücke zu gelangen. Die Erfahrung hatte ja gelehrt, dass viele im Handel vorkommenden Ausdrücke in den verschiedenen Ländern verschieden interpretiert werden, was, wie sich ergab, auf die Anwendung der Einfuhrzölle von grossem Einfluss war.

Unsere Kammer hat durch Schreiben vom 1. Mai 1906 geantwortet, dass sie sich der Beteiligung an der vom genannten Handelsvertragsverein ausgehenden Initiative enthalten zu müssen meinte, da die Feststellung von Definitionen technischer Ausdrücke in der Praxis vielerlei Schwierigkeiten zur Folge haben würde. Auch wies unsere Kammer noch darauf hin, dass, wenn auch eine gleichwertige Benennung für einen und denselben Begriff gefunden werden möchte, doch die Frage, ob ein bestimmter Artikel unter den festgesetzten Begriff falle, nicht von allen Ländern in demselben Sinne beantwortet werden würde, da bei der Beantwortung einer solchen Frage die zu gebende Entscheidung stets durch den Standpunkt — er sei mehr oder weniger oder gar nicht protectionistisch — auf welchem das Land steht, beinflusst werden würde.

Von der firma J. Fritzlin hier erhielt unsere Kammer 20. August 1906 Bericht, dass die Einfuhr einer Partie Thee in Rumänien durch die Gesundheitsautoritäten in Bucharest nach ihrer Ansicht unrechtmässiger Weise verboten worden sei. Anlässlich dieser Klage, welche nicht die einzige zu sein schien, wandten wir uns per Schreiben vom 20. September 1906 an den Minister des Aeussern, wobei wir Sr. Exzellenz zu erwägen gaben, Ihrer Majestäts Ministerresident in Bucharest aufzutragen, die rumänische Regierung darauf aufmerksam zu machen, dass bei der Untersuchung ein Irrtum stattgefunden habe müsse und auf Zurücknahme des Verbots anzudringen.

Mittelst Schreibens vom 24. Oktober 1906 teilte der Minister des Auessern uns mit, dass genannte Theesendung nach Mitteilung von Ihrer Majestät Ministerresidenten zum freien Verkehr zugelassen worden sei. Einige Tage später meldete uns Seine Exzellenz noch, dass seit Januar 1905 mehrmals bei der Regierung Klagen über Schwierigkeiten, die man bei der Einfuhr von Kaffee und Thee in Rumänien gehabt habe, eingelaufen seien, und dass wiederholt Anstrengungen bei der rumänischen Regierung gemacht werden seien, um mildere Bestimmungen in dieser Hinsicht zu erzielen. Diese Anstrengungen sind endlich mit dem erwünschten Erfolg gekrönt worden, denn aus den uns von Sr. Exzellenz zugesandten Mitteilungen ersahen wir, dass bei der Einfuhr von Thee fortan, wie früher auch der Fall war, die Untersuchung der verschiedenen Theesorten wieder bei den inländischen Verkäufern und nicht mehr bei der Einfuhr stattfinden solle; die Bestimmungen über die sanitäre Untersuchung sind überdies in der Weise abgeändert, dass das Verhältnis zwischen Blättern und Stengeln jetzt auf 3.75 à 4 zu 1 gebracht worden ist.

Konsuläre Vertretnng.

Im abgelaufenen Jahr wurde von der Regierung mehrmals unser Gutachten über die Besetzung konsulärer Posten erbeten.

Durch Schreiben vom 8 Januar 1906 des Ministers des Aussern wurde unser Gutachten über die Errichtung eines konsulären Postens in Charleroi verlangt. Wir haben durch Schreiben vom 19. Februar 1906 mitgeteilt, dass, obwohl der Handelsverkehr zwischen unserem Lande und Charleroi nicht unbedeutend sei, wir die Errichtung eines konsulären Postens daselbst für überflüssig halten.

Anlässlich eines Schreibens vom 22 Januar 1906 über die Ernennung eines Berufskonsuls in Alexandrien advisierten wir dem Minister des Aeussern durch Schreiben vom 20. Febr. 1906, dies zu tun. Da aller Wahrscheinlichkeit nach die bestehenden Handelsbeziehungen zwischen unserem Lande und Egypten, besonders nachdem eine directe Verbindung zwischen beiden Landern durch die „Koninklijke Nederlandsche

Stoomvaart-Maatschappij" ins Leben gerufen worden ist, sich in ansehnlicher Weise ausdehnen werden, ist es nach der Meinung unserer Kammer entschieden wünschenswert, einen Berufskonsul in Egypten zu besitzen. Wie wiesen darauf hin, dass Kairo, wo jetzt ein niederländischer Agent und ein General-Konsul wohnt, den Anforderungen, welche an einen Platz zur Anstellung eines besoldeten Konsuls in Egypten gestellt werden müssen, nicht entspricht.

Durch Schreiben vom 20. September 1906 sprachen wir uns dahin aus, dass es wünschenswert sei, einen besoldeten Konsularbeamten in Beirut anzustellen, worüber am 4. Juli 1906 unser Urteil gefragt worden war.

Wir vermeldeten in unserem letzten Jahresbericht bereits ausführlich einen Gesetzentwurf für ein neues Konsularreglement. Wir können jetzt mit Genugtuung mitteilen, dass dieses neue Reglement durch Königliches Decret vom 4. August 1906 festgestellt worden ist, so dass also jetzt endlich ein wichtiger Schritt in der Verbesserung unseres Konsulatswesens geschehen ist. Nach den ausführlichen Mitteilungen, welche wir vergangenes Jahr über diesen Punkt gemacht haben und der Bemerkung, dass das jetzt festgestellte Reglement in mancher Hinsicht unseren Wünschen entspricht, möge es bei dieser Vermeldung sein Bewenden haben.

Handelsverträge.

Von zwei Gesetzen, Handelsverträge betreffend, glauben wir Meldung machen zu müssen.

Durch Gesetz vom 8. December 1906 wurde die in Berlin zwischen den Niederlanden und Deutschland geschlossene Uebereinkunft genehmigt, durch welche bestimmt wird, dass Abschreibung oder Zurückerstattung der Accise bei der Ausfuhr von Spirituosen auf den dafür angewiesenen oder noch anzuweisenden Zollstellen an der Grenze zwischen den Niederlanden und Deutschland nur dann bewilligt wird, wenn der Exporteur an der Zollstelle, bei der die Ausfuhr stattgefunden hat, den schriftlichen Beweis liefert, dass die Declaration behufs Ein- und Durchfuhr in dem Grenzstaat vorschriftsmässig stattgefunden hat.

Die am 7. April 1906 geschlossene Generalakte von Algesiras mit dazu gehörendem Nebenprotokoll wurde durch Gesetz vom 29. December 1906 genehmigt. Die Niederlande waren auf der Konferenz hauptsächlich vertreten, um zu verhindern, dass das Prinzip der offenen Türe von der Konferenz preisgegeben würde. Dieses Prinzip ist gehandhabt worden und kein Land hat eine Bevorzugung erhalten.

Nunmehr wünschen wir, wie in früheren Jahren, an dieser Stelle eine Uebersicht des Zustandes in Ostindien und Suriname folgen zu lassen.

Zustand in Ostindien.

Infolge des auf Java spät eingefallenen Westmoussons (1905—1906) kam die Reisanpflanzung zu spät in den Grund, aber infolge der lange anhaltenden Regen war es möglich, zum zweiten Mal zu säen, so dass schliesslich die Ernte, wenigstens im östlichen Teile von Java, befriedigend zu nennen war. Auch war dies mit andern inländischen Nährgewächsen der Fall.

Was die Handelspflanzen betrifft, so möge folgendes mitgeteilt werden.

I n d i g o. Die Kultur geht fortwährend zurück und wird allmählich eingeschränkt, während der freigekommene Boden mit Tabak und Zuckerrohr bepflanzt wird.

Die Produktion, welche grösstenteils in Japan Käufer fand, betrug

1904	998,291	Amst. ℔
1905	700,000	„ „
1906	**330,000**	„ „

Ausgeführt wurden

1904	984,008	Amst. ℔
1905	441,575	„ „
1906	**342,269**	„ „

Zucker. Die Ernte 1906 ist etwas grösser, als die des Jahrs 1905,

nämlich **16,660,831** Picols **1906** gegen
16,322,327 „ 1905

beide exclusive den Sackzucker.

Die Preise waren jedoch niedriger, wie aus folgender Vergleichung hervorgeht:

	1905	1906
für die superiören Sorten	von *f* 7¾ bis *f* 11	*f* **6⅞** bis *f* **9**
„ No. 18 und höher	„ „ 7 „ „ 9⅛	„ **6⅛** „ „ **8**
„ „ 17 „ „	„ „ 7¼ „ „ 9	
„ „ 16 „ „	„ „ 6¾ „ „ 8¾	„ **5⅝** „ „ **7¾**
„ „ 15 „ „	„ „ 6½ „ „ 8⅝	„ **5½** „ „ **7½**
„ Muscovados	„ „ 6 „ „ 9	„ **5¼** „ „ **7½**
„ Sirupzucker	„ „ 7¼ „ „ 7½	„ **5¾** „ „ **6½**
„ Sackzucker No. 14	„ „ 4 „ „ 4¼	„ **3½** „ „ **4½**

Nach der Bestimmung geordnet betrugen die Ausfuhren:

	1905 Picols.	**1906** Picols.
Nach Niederland und Niederland v.o.	2,354	**73,770**
„ Grossbritannien, Kanal v.o.	436,084	**90,699**
„ Mittelländisches Meer v.o.	45	—
„ Scandinavien	—	**328**
„ Amerika	580,336	**2,889,792**
„ Australien	279,337	**667,507**
„ Japan	2,206,257	**3 025,620**
„ China	17,845	**256,721**
„ Hongkong	2,177,904	**2.117,931**
„ Britisch Indien	1,598,705	**1,908,491**
„ Suez und Port-Said v.o.	6,674,761	**558,738**
„ Manilla	—	—
„ Singapore	815,976	**1,329,465**
„ Azoren v.o.	—	—
„ Barbados v.o.	39,675	—
„ St. Helena v.o.	177,655	**150,348**
	16,006,934	**13,069,405**

K a f f e e. Die Privatkaffeekultur auf Java geht mehr und mehr zurück und die Erwartungen hinsichtlich einer günstigen Ernte sind nicht in Erfüllung gegangen.

Die Ernte des Regierungskaffees hat dagegen den offenbar zu niedrig gegriffenen Voranschlag übertroffen:

Lezterer betrug im Januar 1906:

für die Regierungsproduktion	106,700 Pic. Java,	16,900 Pic. Liberia.
„ „ Privatproduktion. . .	276,906 „ „	107,914 „ „

während jetzt gerechnet wird auf eine Quantität von:

Regierungs Kaffee	153,590 Pic. Java,	17,700 Pic. Liberia.
Privatproduktion	264,403 „ „	81,927 „ „

Für 1907 ist der Voranschlag:

Regierungs Kaffee	26,200 Pic. Java,	13,500 Pic. Liberia.
Privatproduktion	111,525 „ „	96,066 „ „

Im Jahre 1906 wurden ausgeführt:

Regierungs Kaffee	71,434 Pic.	
Privatproduktion	256,964 „	
„	95,519 „	in Hornschale.

T h e e. Da Russland wieder als Käufer auftrat und auch sonst gute Nachfrage war, stiegen die Preise nicht unansehnlich.

Verschifft wurden:

12,479,644	Kilogr.	**1906**
gegen 11,704,162	„	1905

Hievon fanden den Weg nach den Niederlanden:

6,949,988	Kilogr.	**1906**
gegen 6,599,672	„	1905

C h i n a r i n d e. Das im Jahr 1905 begonnene Sinken der Chininpreise erreichte den niedrigsten Punkt im Januar 1906, als der Unitpreis in Amsterdam 4 Cents betrug; im Februar kam einige Besserung, aber im August war er wieder bis auf 4.02 Cents gesunken. Erst darauf stieg der Preis allmählich bis 5.10 Cents im Dezember.

Der 1905 von Chininpflanzern auf Java gefasste Beschluss, die Rindenproduktion einzuschränken, hatte zur Folge, dass die Ausfuhr im Jahr 1906 mit 1 Million Kilo abnahm.

Die Gesamtausfuhr betrug:

1905	15,024,055	Amst. ℔	von Privaten.
und **1906**	**12,893,264**	„ „	
1905	1,184,106	„ „	von der Regierung.
und **1906**	**1,198,004**	„ „	

Von schwefelsaurem Chinin wurden verschifft:

1905	1,872 kisten.
1906	**1,906** „

T a b a k. Die Anpflanzung von Tabak auf *Java* fiel sehr befriedigend aus, nicht allein hinsichtlich der Quantität, sondern auch der Qualität, so dass sehr gute Resultate erzielt wurden.

Auf dem niederländischen Markt wurden verhandelt.

1906	**432,861** Packen für **28½** Cents.
und 1905	328,518 „ „ 29¼ „

Das im Jahr 1906 verkaufte Produkt von *Sumatra* bestand aus 225,369 Packen, die durchschnittlich 155 Cents eingebracht haben, gegen 233,957 Packen im Jahr 1905 mit einem Durchschnittspreis von 99 Cents.

I m p o r t h a n d e l. Die grossen Vorräte in Verbindung mit dem abnormalen Verhältnis zwischen den Preisen in Niederländisch-Indien für Manufacturen, Eisenwaaren u.s.w. und denjenigen in Europa, wirkten schädlich auf den Importhandel. Dabei waren die Fallimente bei den zweiterhands Händlern 1906 vielfältiger, als im vorhergehenden Jahr.

Nur gegen Ende des Jahrs begannen sich einige Zeichen der Besserung zu zeigen.

Die Einfuhr zum Verbrauch von Manufacturen auf Java und Madura ergibt folgende Totalziffern:

	in 1905	in 1906
Aus den Niederlanden	f 15,745,048	f **16,818,061**
„ England.	„ 16,476,785	„ **16,448,172**
„ anderen Ländern	„ 1,714,902	„ **2,105,208**
Total . .	f 33,936,735	f **35,366,441**

Von Grossbritannien wurden nach Niederländisch-Indien ausgeführt:

1905	226,494,300 Yards, Wert	£ 2,429,148
1906	**206,254,700** „ „	„ **2,392,645**

Zustand in Surinam.

Vermelden wir in kurzen Zügen den Zustand in unserer Kolonie Surinam, dann geben wir zuerst die Ein- und Ausfuhrziffern. Der totale Wert der Einfuhr im abgelaufenen Jahr, die Regierungsgüter für Eisenbahnanlage und öffentliche Arbeiten inbegriffen, betrug *f* 6,273,180 gegen *f* 6,557,314 im Jahr 1905, während der Totalwert der Ausfuhr *f* 4,749,567 gegen *f* 4,431,733 für 1905 betrug.

Die ausgeführten Quantitäten der hauptsächlichsten Produkte in den letzten 3 Jahren waren:

Produkte	Ausgeführte Quantitäten in: 1904	1905	1906	
Zucker	9,374,955	8,305,492	**11,013,470**	K.G.
Melasse.	45,000	2,150	nihil	Liter.
Rum	477,372	459,264	**439,080**	„
Cacao	854,000	1,681,828	**1,480,568**	K.G.
Kaffee	185,236	105,270	**116,468**	„
Balata	259,914	244,447	**269,916**	„
Gold	805½	1,023½	**1,176½**	„

Ausserdem wurden noch ausgeführt 6,233 Kgr. Balata und 219½ Kgr. Gold, welches von Französisch Guyana erst nach Surinam eingeführt war.

Der wirtschaftliche Zustand kann noch nicht normal genannt werden. Die Kolonie leidet noch an der vor einigen Jahren aufgetretenen Malaise, als die Cacaokultur durch die „Krullotenkrankheit" und ihre Folgen plötzlich mit dem Untergang bedroht wurde.

Man sieht allmählig ein, dass man in Zukunft nicht mehr

von der Kultur eines einzigen Stapelprodukts abhängig sein darf. Neben der Cacao-, der hie und da bestehenden Kaffekultur und — auf 6 Plantagen — der Zuckerkultur, hat man Mitte 1906 mit der Bacovenkultur (Bananen) begonnen. Diese Kultur, die sich bereits über 1000 H.A. erstreckt und mit finanzieller Hilfe der Regierung unternommen worden ist, wird, nach dem Urteil Sachverständiger, viel dazu beitragen können, um Surinam aus seinem gedrückten Zustand zu erheben. Mit einer nordamerikanischen Gesellschaft, der „United Fruit Company", wurde für die Zeit von 10 Jahren ein Kontrakt geschlossen, wodurch der Absatz von Bacoven während dieser Zeit zu einem bestimmten, ziemlich günstigen Preis gesichert ist, während die Verschiffung erst 1908 mit Dampfern des Königl. Westindischen Maildienstes, welche speziell für den Transport von Früchten eingerichtet werden sollen, stattfinden wird.

Die Anlage der Eisenbahn nach dem Innern wurde fortgesetzt und die erste Goldzone erreicht. Die Resultate der Ausbeutung des Lawagebiets scheinen im Allgemeinen nicht gerade günstig gewesen zu sein, so dass man fürchtet, dass die Eisenbahn nicht so weit südlich weitergeführt werden wird, als ursprünglich geplant gewesen war. Selbst sollte in Erwägung gezogen werden, diese Eisenbahn nicht weiter als bis zum oberen Surinamfluss zu legen, was nach dem Urteil Sachverständiger entschieden zu bedauern wäre, da der grösste Teil der Kolonie dann „uneröffnet" bleiben würde.

Die Goldproduktion war 1906 grösser, als 1905, wiewohl wenig grosse Installationen arbeiteten, sondern das Gold beinahe ausschliesslich durch Handarbeit von Personen gewonnen wurde, welche Terrains von den Konzessionsbesitzern in Afterpacht hatten.

Die Ausfuhr von Zucker war im abgelaufenen Jahr erheblich grösser, als 1905 und 1904. Im Allgemeinen von gutem Wetter begünstigt, war der Stand des Gewächses sehr gut. Die Marktpreise waren jedoch durchgehends sehr niedrig. Zucker brachte beinahe ƒ 50.— per Tonne weniger ein, als 1905. Aus der Errichtung einer Regierungszuckerfabrik,

wofür die in unserem vorigen Bericht bereits erwähnten Pläne bestanden, ist nichts geworden, weil directe oder indirecte Unterstützung der Zuckerindustrie durch die Regierung als im Widersprach mit der Brüsseler Konvention stehend betrachtet wurde. Seitdem werden von privater Seite Anstrengungen gemacht, um eine grosse, modern eingerichtete Zuckerfabrik in Surinam zu errichten.

Die Cacaoproduktion ist unter der von 1905 und noch weit unter der normalen Produktion der letzten Jahre geblieben. Die Cacaobäume scheinen aber auf die Dauer die Krankheit überstehen zu können.

Der Preis von Cacao, der in der ersten Hälfte des Jahres ± 55 Cents Kilogr. war, stieg seit August bis zu 90 Cent per Kilogr.

Die Kaffeeproduktion war zufriedenstellend und war etwas höher als 1905. Auf verschiedenen Plantagen überstieg sie die Taxation. Die Produktion blieb gering, weil nur noch wenige Plantagen sich auf diese Kultur verlegen. Unter der „Aaltjes-Krankheit" litt die Kultur ziemlich viel.

Der Preis war durchschnittlich 55 à 60 Cents per Kilogr.

Balata konnte 1906 bessere Preise bedingen, als 1905. Der Preis war durchschnittlich *f* 2.60 per Kilogr. Es wurden 25,000 Kilogr. mehr ausgeführt, als im vorigen Jahre. Man fährt fort, sich auf diese Industrie zu verlegen.

Die Reiskultur breitet sich fortwährend aus, wie die Kultur von Hevea und Sisal.

Wir glauben schliesslich noch das Gesetz 31. December 1906 vermelden zu müssen, dessen I. Artikel bestimmt, dass aus dem, was vom Staat zur Anlage und zum Betrieb einer Eisenbahn von Paramaribo nach dem Lawahgebiet und zum Betrieb der Unternehmungen im Lawahgebiet dargeliehen wird, auch das bestritten werden kann, was für eine Exploration ausserhalb des Lawahgebiets in Verbindung mit der Eisenbahnanlage nötig ist, jedoch mit der Einschränkung, dass die gesamten Ausgaben für Exploration inner- und ausserhalb des Lawahgebiets den Betrag von 1 Million Gulden nicht überschreiten dürfen.

Arbeitsgesetzgebung

Zwei wichtige Gesetzentwürfe, welche im Jahre 1905 von der in diesem Jahre aufgetretenen Regierung zurückgezogen wurden, kamen im abgelaufenen Jahre bei der zweiten Kammer der Generalstaaten wieder zur Vorlage. Wir meinen 1.) den Gesetzentwurf zur gesetzlichen Verpflichtung der Arbeiter, um sich und ihre Familien gegen finanzielle Folgen von Krankheit und Wochenbett zu versichern und 2.) den mit 1.) in engem Zusammenhang stehenden Entwurf zur Aenderung einiger Artikel des Unfallsgesetzes von 1901, Zurückziehung von Art. 66 und Einfügung neuer Artikel nach Art. 30 und 60.

Wir werden über diese beiden Entwürfe uns nicht ausführlicher verbreiten, das sie nur in Unterteilen von den von der Regierung vorgelegten abweichen; nur sei vermeldet, dass nach dem jetzigen Entwurf die Staatsversicherungsbank während der ersten 9 Wochen — im vorigen Entwurf waren 13 Wochen angenommen — nach dem Unfall von der Pflicht, die Sorge für den Betroffenen auf sich zu nehmen, befreit sein soll.

Ein abgeänderter Entwurf zur Versicherung der bei den Landbaubetrieben beschäftigten Personen gegen finanzielle Folgen von Unfällen wurde der Kammer vorgelegt.

In Folge eines Beschlusses des Hohen Rats, wobei ausgesprochen wurde, dass einzelne Bestimmungen des Königlichen Beschlusses vom 21. Januar 1896 nicht auf art. 4 des Arbeitsgesetzes beruhen, wurde durch Gesetz vom 28. April 1906 dieser Artikel 4 des Arbeitsgesetzes abgeändert. Zugleich wurde durch Königlichen Beschluss vom 13. Juli 1906 eine neue allgemeine Dienstmassregel, als durch art. 4 des Arbeitsgesetzes vorgesehen, unter Einziehung derjenigen vom 16. März 1903, festgesetzt.

Der Gesetzentwurf, durch welchen der Arbeitsvertrag geregelt werd, wurde im abgelaufenen Jahr von der zweiten Kammer der Generalstaaten angenommen, die erste Kammer hat ihn 9. Juli 1907 genehmigt.

Geld- und Fondshandel.

Mit Recht ist 1906 ein Jahr von Gegensätzen genannt worden. Auf der einen Seite eine beinahe noch nicht erlebte

Lebhaftigkeit in Handel und Industrie, die günstig auf die Betriebsresultate von Eisenbahnen und industriellen Unternehmungen einwirkte, auf der andern Seite ein beinahe lethargischer Zustand der Börse und ein ernstliches Sinken sowohl der Anlagefonds, wie der Spekulationswerte, welches in scharfem Kontrast zu der allgemeinen Blüte stand. Die Ursachen dieses scheinbaren Kontrastes waren von allerlei Art und werden in Kapitel „Geld- und Fondshandel" ausführlich besprochen werden. Hier sei nur kurz darauf hingewiesen, dass sie zu einem Teil auf politischen Gebiet, zum andern und grösseren Teil aber auf dem Geldgebiet gesucht werden müssen. Was die Politik betrifft, so machte diese hauptsächlich in den ersten Monaten des Jahrs ihren Einfluss geltend, als die heikle Marokkofrage die Gemüter in Aufregung brachte und es eine Zeitlang aussah, als ob der europäische Frieden nur an einem seidenen Faden hienge. Die damals ungünstige Stimmung der Börse, welche sich natürlich auch nicht verbesserte, als durch die Katastrophe von San Francisco grosse amerikanische Nachfrage nach Gold entstand und der englische Geldmarkt zeitweise vor einer schwierigen Aufgabe stand, hat hier zu Lande nicht viele Schlachtopfer gefordert, da man im Anfang des Jahres meistens pessimistisch über die nächste Zukunft dachte, welcher Stimmung man an der Börse durch umfangreiche Verkäufe vor dem Eintritt der scharfen Reaction auf dem Fondsmarkt Ausdruck gegeben hatte.

Ebenfalls politischer Art war der drückende Einfluss, der von dem Lauf der Ereignisse in Russland ausging. Der Kampf zwischen der neuen Volksvertretung und der Regierung wurde mit ängstlicher Spannung verfolgt und als die Duma Ende Juli aufgelöst wurde, riefen grosse Angstverkäufe einen panikartigen Preissturz hervor, wobei die einige Monate vorher aufgelegte russische Milliardenanleihe bis zu 11 pCt. unter den Emissionskurs sank.

Indessen haben beide Factoren später im Jahr allmählich an Bedeutung verloren, als es sich zeigte, das das internationale Einverständnis nach und nach sich verbesserte und

ernstliche Wirren in Russland ausblieben. Dagegen kamen damals die ungünstigen Erscheinungen auf dem Geldmarkt mehr und mehr ans Licht, nachdem vorher die Stille in Börsengeschäften im Zusammenhang mit der politischen Unsicherheit einen mässigenden Einfluss auf sie gehabt hatte.

Steigung im Preis der Grundstoffe und der Arbeitslöhne, umfangreiches Bedürfnis an Accommodation zur Befriedigung der grösseren Ansprüche des Verkehrs, das Auflegen umfangreicher Anleihen durch Staaten und Privatgesellschaften und die Recordernten in den Vereinigten Staaten waren, neben der allmälig in der Union auflebenden spekulativen Bewegung in Fonds, Producten und festen Gütern, die Hauptursachen des ernsthaften Zustandes des Geldmarktes, der im Spätjahr eintrat. Dadurch wurde der zeitweise grossen Kurssteigerung auf dem amerikanischen Markt, im Zusamenhang mit der Erhöhung oder der Ankündigung neuer Dividenden, rasch ein Ende gemacht. In dieser Hinsicht sei für nähere Details auf das V. Kapitel verwiesen.

Wie abnormal der Zustand auf dem Geldmarkt im letzten Quartal von 1906 gewesen ist, geht deutlich aus der ungekannt hohen Discontorente hervor, welche von den Zirkulationsbanken in Rechnung gebracht werden musste. In London wurde das Bankdiskonto nach und nach auf 6, in Berlin selbst auf 7 pCt. erhöht und auch die niederländische Bank sah sich genötigt, der von auswärts gekommen Bewegung zu folgen. Nachdem sie das Jahr mit einem Disconto von 3 pCt. begonnen hatte, musste sie ihren Tarif nacheinander auf 3½, 4 und 5 pCt. erhöhen. Der Prolongationskurs an der Börse weist eine gleichartige Bewegung auf. Während die Notierung Anfangs März nur 1¾ pCt. betragen hatte, stieg sie später bis über 5 pCt. und der Durchschnitt für das ganze Jahr betrug 4.225 pCt. gegen 2.73 pCt. im Jahr 1905.

Auf unsere nationalen Schuldtitel und die übrigen inländischen Anlagewerte hatte diese Geldknappkeit einen ungünstigen Einfluss.

Folgende Tabelle zeigt dies deutlich.

	1905.			1906.		
	Niedrigster.	Höchster.	30 Dec.	Niedrigster.	Höchster.	30 Dec.
$2\frac{1}{2}$ pCt. Ned. Werk. Sch.	$77\frac{3}{8}$	$80\frac{1}{8}$	$78\frac{5}{16}$	$75\frac{3}{4}$	$80\frac{1}{2}$	$77\frac{3}{4}$
3 „ Oblig. dito	$92\frac{1}{2}$	$95\frac{15}{16}$	$92\frac{7}{8}$	$91\frac{5}{16}$	$94\frac{1}{2}$	$92\frac{1}{2}$
3 „ Cert. dito	$90\frac{3}{4}$	95	$91\frac{7}{8}$	90	$94\frac{1}{8}$	$90\frac{13}{16}$

Ein besonderer Umstand wirkte für eine grosse Rubrik inländischer Fonds — Hypothekpfandbriefe — zu einem nicht sehr lebhaftem Geschäft mit. Die unehrlichen Handlungen bei einzelnen dieser Institute haben nämlich das Vertrauen bedeutend erschüttert, was auf den Markt um so stärker wirkte, da dieser doch schon durch die Erhöhung der Geldkurse sich in ungünstiger Lage befand.

War für in-, wie für ausländische Anlagefonds der Verlauf unbefriedigend, so bestand dagegen für verschiedene mehr spekulative inländische Werte Grund zu grosser Zufriedenheit hinsichtlich des Kursniveau's im abgelaufenen Jahr. Besonders galt dies für Petroleum-, Bergwerks- und Tabaksaktien, die zu Recordpreisen in die Höhe getrieben wurden. Was Tabaksaktien betrifft, so stand diese grosse Kurssteigerung im Zusammenhang mit den beinahe unerhört hohen Preisen, welche bei den Einschreibungen von Sumatratabak bedungen wurden und welche seit Beginn der Kultur nur ein- oder zweimal und dann nur in den ersten Jahren übertroffen worden sind. In unserem Kapitel „Geld- und Fondsmarkt" wird diese grosse Steigerung in lokalen Werten näher besprochen. Für unsern Markt hat sie den grossen Vorteil gehabt, dass auf das Jahr 1906 im Gegensatz zu dem, was von den meisten ausländischen Märkten bezeugt werden kann, noch mit einem Gefühl der Zufriedenheit zurückgesehen werden kann.

Auffallend ist es, dass das teure Geld zwar hindernd auf die Emission neuer Werte gewirkt hat, dass aber die Errichtung neuer Aktiengesellschaften wenig oder gar nicht dadurch erschwert worden ist. Dies ist bezeichnend für das Vertrauen auf die Fortdauer eines befriedigenden Zustandes

in Handel und Betrieben, welches erst gegen das Ende des Jahrs durch die exzessiven Geldkurse einigermassen erschüttert wurde. Neu errichtet wurden **1906 482** Aktiengesellschaften mit einem Gesamtkapital von *ƒ* **99,278,899**.—, wovon *ƒ* 60,254,204.— einbezahlt), während in den beiden vorigen Jahren der einbezahlte Betrag resp. *ƒ* 57,166,302.— und *ƒ* 46,918,137.— betragen hatte.

Schliesslich sei noch vermeldet, dass der Silberkurs 1906 sich ansehnlich verbessert hat, besonders durch die grossen Ankäufe für Scheidemünze für Rechnung der französischen und amerikanischen Staatskasse. Im November wurde selbst eine Notierung von 33¼ erreicht, ein Preis, der seit 1893 nicht mehr vorgekommen war. In unserem V. Kapitel werden die Ursachen dieser Preissteigerung näher besprochen.

Schiffahrtbewegung

Auch über das abgelaufene Jahr kann wieder auf ansehnliche Verbesserung in der Schiffahrtsbewegung unserer Häfen hingewiesen werden; diese Verbesserung betrifft sowohl die Anzahl der Schiffe, als den Inhalt. Im Vergleich mit dem vorigen Jahr wurden 140 Schiffe mehr einklariert und der Inhalt war 557.195 M³. grösser, was für die Anzahl eine Vermehrung von beinahe 6,3 pCt. und für den Inhalt eine solche von beinahe 7 pCt. bedeutet.

Einklariert wurden in den Jahren:

1897	1,940	Seeschiffe,	messend	6,153,370	M³.	brutto
1898	1,871	„	„	6,076,634	„	„
1899	2,024	„	„	7,004,341	„	„
1900	2,111	„	„	7,060,055	„	„
1901	2,207	„	„	7,270,646	„	„
1902	2,041	„	„	7,341,980	„	„
1903	1,977	„	„	7,228,385	„	„
1904	2,123	„	„	7,768,824	„	„
1905	2,233	„	„	8,042,160	„	„
1906	**2,373**	„	„	**8,599,355**	„	„

Ausklariert wurden in den Jahren:

1897	1,942 Seeschiffe,	messend	6,146,315 M³.	brutto
1898	1,868 „	„	6,066,024 „	„
1899	2,011 „	„	6,924,934 „	„
1900	2,110 „	„	7,095,417 „	„
1901	2,223 „	„	7,304,700 „	„
1902	2,036 „	„	7,340,704 „	„
1903	1,974 „	„	7,206,954 „	„
1904	2,096 „	„	7,741,216 „	„
1905	2,251 „	„	8,099,038 „	„
1906	**2,370** „	„	**8,570,852** „	„

Die grösste Vermehrung ist bei der Anzahl Ladungen Stückgüter wahrzunehmen, die von 319 in 1905 auf **399** in **1906** stiegen. Die Anzahl Ladungen Steinkohlen und Cokes betrug in **1906 249** gegen 210 in 1905 und nur 90 in 1904. Ferner stieg die Anzahl Ladungen Leinsaat met 5, Erz mit 3 und die übrigen und gemischten Ladungen mit 19. Eine Abnahme ist nur in der Anzahl Ladungen Getreide mit 14, Holzladungen mit 8 und Petroleumladungen mit 6 wahrzunehmen.

In Ballast kamen an **344** Schiffe gegen 322 in 1905 und gingen ab **798** Schiffe gegen 742 Schiffe in 1905.

Der durchschnittliche Inhalt der Schiffe nahm einigermassen zu und betrug in den letzten drei Jahren:

1904	3,659 M³.
1905	3,601 „
1906	**3,624** „

Für Einzelheiten verweisen wir nach den ausführlichen Tabellen und Betrachtungen im Kapitel „Schiffahrt".

Aus der folgenden Tabelle, bei welcher wir vergleichungshalber die Ziffern der vier vorhergegangenen Jahre geben, ergibt sich die Anzahl der einklarierten Schiffe, welche von den verschiedenen Hafeneinrichtungen Gebrauch machten:

Jahre:	1902	1903	1904	1905	1906
Handelskade	917	850	827	832	888
IJ-kade	41	194	329	352	855
Erzkade	11	8	5	21	16
Oosterhoofd	153	155	167	172	188
Eisenbahnbassin	89	44	65	53	89
Bojen IJ (ausschliesslich)	6	12	4	5	7
Oosterdok	294	150	92	78	103
Westerdok	83	85	100	168	194
Viehsteiger	2	3	9	4	1
Westlicher Handelssteiger	16*)	14	8	9	14
Silo-kade	8*)	12	16	9	3
Alter und neuer Holzhafen	280	204	225	197	183
Petroleumhafen	41	50	32 [1])	36 [2])	32 [3])
Westerkanal	2	8	5	2	4
Gem. Handelsentrepôt	2	1	1	4	2
Treibende Docks (ausschliesl.)	58	141	175	224	225
Westerhoofd	12	2	3	2	2
Minervahafen	—	44	60	66	67
Zusammen	2041	1977	2123	2223	2373

Ausser von oben stehender Anzahl Schiffe bei der Ankunft wurde die Erzkade von Booten benützt, welche, nachdem sie in andern Teilen der Häfen gelöscht hatten, an dieser Kade Ladung einnahmen.

*) Wovon 1 teilweise.

[1]) Ausser von 31 Schiffen, welche ausschliesslich im Petroleumhafen löschten, wurde in diesem Hafen noch vom einem Schiff mit Stuckgütern und Petroleum und zwar behufs Löschung letztgenannter Ladung angelegt.

[2]) Unter dieser Anzahl sind begriffen: 1 Dampfschiff mit Steinkohlen und 3 leere Dampfer, um liquid fuel in die Bunkers aufzunehmen.

[3]) Unter dieser Anzahl sind, ausser den Ladungen mit Petroleum, begriffen: 1 Dampfschiff mit Steinkohlen und 5 Schiffe, um zu laden.

An Hafengeld für Seeschiffe wurde empfangen:

in 1895.	f 190,086.63
„ 1896.	„ 206,092.39
„ 1897.	„ 220,226.06
„ 1898.	„ 213,294.70
„ 1899.	„ 237,612.45
„ 1900.	„ 243,068.57
„ 1901.	„ 260,015.13
„ 1902.	„ 272,185.04
„ 1903.	„ 273,419.41
„ 1904.	„ 287.471.71
„ 1905.	„ 295,614.89
„ **1906**.	„ **312,324 25**

IJmuiden.

Durch die Nordseeschleusen in Ymuiden wurden durchgeschleust:

in 1903	4,107	Seeschiffe, messend brutto	16,052,090 M³.
„ 1904	4,184	„ „ „	16,852,719 „
„ 1905	4,393	„ „ „	17,833,694 „

und in **1906**:

Nach See	2,291	„ „ „	9,470,341 „
Aus „	2,288	„ „ „	9,443,969 „
Total	**4,579**	„ „ „	**18,914,310** „

Die Anzahl Seeschiffe, welche in IJmuiden durch die Schleusen gingen, nahm desshalb mit 186 zu, der Inhalt mit 1,080,616 M³.

Durchgeschleust wurden in beiden Richtungen:

	Fischersfahrzeuge.		Andere Fahrzeuge.	
	Anzahl.	M³. brutto.	Anzahl.	M³. brutto.
in 1903 . . .	4,078	253,408	4,739	304.152
„ 1904 . . .	4,328	319,595	5,832	773.427
„ 1905 . . .	3,705	379.330	9.699	1,332,457
„ **1906** . . .	**4,022**	**427,422**	**15,954**	**1,456,305**

An Binnendampfern und Tjalken wurden durchgeschleust:

	Binnendampfer.		Tjalken.	
	Anzahl.	M³. brutto.	Anzahl.	M³. brutto.
in 1903 . . .	—	—	1,322	182,394
„ 1904 . . .	1	260	1,529	195,800
„ 1905 . . .	—	—	1,352	195.712
„ **1906** . . .	—	—	**1,349**	**204,601**

Die Vergrösserung der electrischen Beleuchtung für das Hafenterrain, der neue Anlegeplatz in Drahtbeton und die Ausdehnung der Halle mit Kellern darunter, werden im Laufe des Jahres fertig werden.

Die zwischen der Eingrabung für eine Verbindungsbahn nach der Südwestseite des Hafens und dem Eisenbahn-empla-

cement der Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij liegenden Terrains wurden teilweise bis 3.50 M. N.A.P. abgegraben.

Am Ende des Jahrs kamen die Herstellung einer Riolierung längs der Südwestseite des Hafens nach dem Aussenkanal des Nordseekanals, wie auch Arbeiten zur Vermehrung der Wasserversorgung zur Ausführung; letztere bestehen im Legen einer Röhrenleitung längs der Südost- und Südwestseite des Hafens mit Verzweigungen nach der Anssenseite der Anlegeplätze in Drahtbeton.

Die Strassenbepflasterung wurde durch Breitermachen des auf und hinter den Anlegplätzen in Drahtbeton liegenden Weges weiter fortgeführt.

UEBERSICHT der Schiffahrtsbewegung im Fischershafen von IJmuiden im Jahre 1906.

Monate.	FISCHERSFAHRZEUGE.										Frachtfahrzeuge.		Total Anzahl Fahrzeuge.	Brutto Tonneninhalt in M^3.		
	Trawlers.					Beugers.		Treibnetzfischer.								
	Dampftrawlers.	Loggers.	Kutter.	Bommen.	Küstenfischer.	Dampf- oder Motorbeugers.	Schaluppen.	Dampfloggers.	Loggers.	Bommen.	Dampfmotor.	Segel.		Segelfahrzeuge.	Dampffahrzeuge.	Zusammen.
Januar . .	284	135	7	4	234	60	48	—	—	—	12	137	921	66,898	179.789	246,687
Februar. .	248	186	8	34	174	50	47	—	—	—	6	104	857	79,078	148,736	227,814
März. . .	275	226	16	16	124	54	50	—	—	—	4	111	876	88,324	165,651	253,975
April. . .	274	206	12	25	203	43	45	—	—	—	6	87	901	81,435	158,559	239,994
Mai . . .	325	162	5	18	132	24	43	—	—	—	8	74	791	66,551	176.038	242,589
Juni . . .	309	3	20	6	118	7	12	2	22	9	8	63	579	27,456	162.648	190,104
Juli . . .	305	—	12	—	380	—	—	5	—	1	5	65	773	21,480	158.167	179,647
August . .	293	—	14	—	532	—	—	5	11	8	21	66	950	29,675	150,384	180,059
September.	289	—	20	—	596	—	—	4	7	3	21	67	1,007	30,290	152,449	182,739
October. .	332	—	29	—	741	—	5	12	17	14	13	129	1,292	43,939	181,166	225.105
November.	300	—	18	—	463	—	45	19	20	22	15	115	1,017	47,684	166,331	214,015
December.	293	—	3	—	228	3	59	2	4	7	4	79	682	34,963	153,591	188,554
Total 1906	3,527	918	164	103	3,925	241	354	49	81	64	123	1097	10,646	617,773	1,953,509	2,571,282
„ 1905	2,903	750	172	139	4,672	265	384	50	92	38	84	1091	10,640	583,827	1,656,251	2,240,078
„ 1904	2,314	888	383	138	7,400	360	389	66	88	29	83	985	13.123	704,876	1,413,052	2,117,928
„ 1903	1,710	841	480	182	9,212	347	402	44	58	72	88	873	14,310	743,388	1,077,105	1,820,493
„ 1902	1,264	735	1,274	143	7,055	197	580	8	40	22	26	851	12,195	834,814	740,225	1,575.039
„ 1901	940	822	1,559	137	7,241	46	681	2	33	25	19	686	12,191	914,899	490.714	1,405,613
„ 1900	878	705	1,283	141	7.408	20	678	2	23	36	6	735	11,915	760,391	277,971	1,038,362
„ 1899	625	499	1,031	234	8,068	10	732	—	—	—	—	—	11,456	—	—	842,263
„ 1898	229	523	1,146	227	7.052	15	804	—	—	—	—	—	9,996	—	—	741,306
„ 1897	68	493	1,090	308	6,981	16	838	—	—	—	—	—	9,794	—	—	690,507

Die totale Anzahl Fahrzeuge, welche von dem Fischershafen Gebrauch machte, blieb etwa derjenigen im vorigen Jahre gleich, wobei die Anzahl der Dampffahrzeuge zu- und die Anzahl Segelfischerfahrzeuge infolge der Verminderung der Segelflotte abnahm.

De Tonneninhalt aber vermehrte sich ansehnlich und zwar als Folge der Vermehrung der Dampferflotte. Gegen 10,640 Schiffe mit einem Gesamttonneninhalt van 2,240,078 M^3. brutto in 1905 kamen jetzt **10,646** Schiffe mit einem Gesamtinhalt von **2,571,282** M^3. brutto an, eine Vermehrung also von 331,204 M^3. gegen 122,150 M^3. in 1905.

Der Ertrag der in der Reichsfischhalle in Ymuiden verkauften Fische betrug in den Jahren:

1902	f 2,004,816.68½
1903	„ 2,842,073.25
1904	„ 3,561,347.42
1905	„ 4,072,666.02½
1906	„ **4,681,810 91**

Die Fischersflotte in Ymuiden zählte am 31. December 1906:

88 Dampf- und Motorfischersfahrzeuge,
29 Segelfischersfahrzeuge,

gegen am Ende von 1905:

83 Dampffischersfahrzeuge,
30 Segelfischersfahrzeuge,

Im Laufe des Berichtsjahrs ist sie mit 7 Dampf- oder Motorfischersfahrzeugen und 7 Segelfischersfahrzeugen vermehrt worden, dagegen vermindert um 2 Dampffischersfahrzeuge und 8 Segelfischersfahrzeuge. Die Vermehrung der Flotte betrug also 4 Fahrzeuge.

Nordseekanal.

Ueber den Stand und den Fortschritt der infolge der Bestimmungen des Gesetzes vom 24. Juli 1899 auszuführenden Arbeiten können wir hauptsächlich an der Hand des Rapports der Kommission für den Nordseekanal aus unserer Kammer von 23. Mai 1906 Folgendes mitteilen.

Ausgeführt waren beim Besuch genannter Kommission die Erweiterungen des Kanals zwischen Velsen und Seitenkanal B, die Erweiterungen bis 9. M. — N.A.P. zwischen Seitenkanal B und Buitenhuizen und zwischen Buitenhuizen und der neuen Hembrücke, während noch in Ausführung waren die Erweiterungen zwischen Velsen und Ymuiden und in der Krümmung bei Buitenhuizen. Von letztgenannten Arbeiten wurde erstere im abgelaufenen Jahre fertig, während leztere im Januar 1907 vollendet sein musste.

Für die Vertiefung bis 10.30 — N.A.P. der Kanalfächer zwischen Seitenkanal B und Buitenhuizen und zwischen Buitenhuizen und der neuen Hembrücke hatte die öffentliche Verdingung noch nicht stattgefunden und es blieben weiter noch die für das aufs neue in Profil Bringen des Kanalteiles zwischen der Hembrücke und der Grenze der Gemeinde Amsterdam nötigen Werke übrig. Dank der Annahme des Gesetzentwurfs zur Erhöhung des IX. Kapitels des Budgets für 1906 um ƒ 500,000.— konnten auch diese Arbeiten noch im abgelaufenen Jahr verdungen und es kann die Erwartung ausgesprochen werden, dass die Verbreiterung und Vertiefung des Kanals im Jahr 1907 fertig werden dürften.

Die in unserem vorigen Bericht ausgesprochene Erwartung, dass nach Entfernung der Velser Fussbrücke die Versuche mit den Fähren vollständig gelingen werden, ist in Erfüllung gegangen.

Die hinderliche Fussbrücke ist vollständig entfernt und seit 22. Juli 1906 haben beide Fähren abwechselungsweise Dienst getan.

Die Ueberfahrten haben sehr geregelt und in sehr kurzer Zeit stattgefanden.

Die Arbeiten, welche an der Eisenbahnbrücke in Velsen noch verrichtet werden mussten, sind im Juni 1906 alle fertig geworden.

Der Bau der neuen Hembrücke ist nicht so weit fortgeschritten, als man erwarten zu dürfen geglaubt hat. Der Oberbau musste 1. December 1906 abgeliefert werden, dies

ist aber nicht geschehen. Vermutlich wird die Brücke erst am 1. Juni 1907 vollständig fertig sein.

Bei der Verlegung der Eisenbahn Helder—Amsterdam hat man mit bedeutenden Grundverschiebungen zu kämpfen gehabt, so dass der Accordant nicht zeitig, d. h. 2. Januar 1907, dieses Werk abliefern konnte. Es ist jedoch zu erwarten, dass dieses Hindernis der Ingebrauchnahme der neuen Brücke im Juni 1907 nicht im Wege stehen wird.

Schliesslich können wir noch mitteilen, dass der Rapport der Kommission für den Nordseekanal aus unserer Kammer hinsichtlich der Beleuchtung des Kanals die erwartete Wirkung gehabt hat. Es wurde beschlossen, die von ihr empfohlene Beleuchtungsweise anzubringen und diese Arbeit wird im Laufe des folgenden Jahrs wohl fertig werden.

Für die Beleuchtung des grossen Schiffahrtswassers im Hafengebiet in unserer Gemeinde verweisen wir nach dem, was unter dem Titel „Hafeneinrichtungen" in diesem Kapitel vermeldet ist.

Von der seitens unserer Kammer in Angelegenheiten des Nordseekanals geführten Korrespondenz glauben wir an dieser Stelle noch Folgendes vermelden zu müssen.

Durch Schreiben vom 7. Oktober 1905 wurden wir von der Holland—American Company in Amsterdam um die Aeusserung unserer Ansicht hinsichtlich einer über den Nordseekanal, für eine durch genannte Gesellschaft von Amsterdam nach der Zaangegend anzulegende elektrische Strassenbahn, zu bauenden Brücke ersucht. Aus den Plänen und Zeichnungen ersahen wir, dass man beabsichtigte, den Uebergang mittelst einer „electrischen Rollbrücke", System Arnodin, zu bewerkstelligen, welche westlich von der bestehenden Reichsfähre in der Nähe der Artillerieeinrichtungen an der Hembrücke gebaut werden sollte.

Da die Holland—American Company an den Minister für Waterstaat, Industrie und Handel eine Adresse gerichtet hatte und ihm auch die nötigen Zeichnungen vorzulegen beabsichtigte, haben wir der genannten Gesellschaft mitgeteilt, dass wir es für wünschenswert hielten, abzuwarten, ob Se. Exzellenz unser Gutachten einfordern würde.

Einige Monate später, am 18. Mai 1906, erhielten wir ein ausführliches Schreiben von der Gemeindebehörde von Amsterdam, worin uns mitgeteilt wurde, dass Gedeputeerde Staten (der ständige Ausschuss der Provinzialvertretung), anlässlich der von der Holland—American Company den Gedeputeerde Staten vorgelegten Pläne, ein Gutachten in dieser Angelegenheit eingefordert hätten. Die Gemeindebehörde setzte uns dabei ausserdem von der Antwort in Kenntnis, welche sie den Gedeputeerde Staaten zu geben beabsichtigte und sie ersuchte um Mitteilung unseres Urteils über die geplante Antwort. In dieser Antwort wurde konstatiert, dass in dem ursprünglichen Entwurf wichtige Verbesserungen angebracht worden seien, dass die Gemeindebehörde jedoch sich eines bestimmten Urteils über die Frage, ob es wünschenswert sei, den Fährentransporteur auch für den gewöhnlichen Verkehr mit gleichzeitiger Aufhebung des jetzigen Fährendienstes zu bestimmen, enthalten müsse, da Amsterdam kein directes Interesse dabei habe, dass sie aber in jedem Falle der Meinung sei, dass strenge Regeln für die Bedienung erwünscht seien, damit wenigstens die grösseren Schiffe ohne Aufenthalt ihren Weg fortsetzen könnten.

Durch Schreiben vom 18. Juni 1906 haben wir der Gemeindebehörde von Amsterdam mitgeteilt, dass wir im Allgemeinen mit der Antwort an Gedeputeerde Staten einverstanden seien, dass wir aber ausdrücklich erklären, dass es absolut notwendig und nicht nur wünschenswert sei, um in das vom Minister für die Bedienung festzustellende Reglement eine Bestimmung aufzunehmen, dass die grossen Schiffe ungehindert ihre Fahrt fortsetzen können und zugleich Bestimmungen aufzunehmen, welche auch für die Zukunft eine durchaus ungehinderte Fahrt zu jeder Zeit versichern.

Regelmässige Dampferlinien.

Als Beilage E, nach unserem Kapitel „Schiffahrt" findet man ein Verzeichnis der regelmässigen Dampferlinien von Amsterdam auf fremde Häfen und die niederländischen Kolonieen.

Für Einzelheiten verweisen wir hinsichtlich dieser Linien nach dem genannten Kapitel, hier vermelden wir allein, dass die Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij ihren Dienst auf das Mittelländische Meer vergrössert und eine neue Linie von Amsterdam auf Alexandrien und Syrien eröffnet hat.

Hafeneinrichtungen.

Ehe wir die gebräuchlichen Mitteilungen über die verschiedenen Hafeneinrichtungen machen, wünschen wir einem Gegenstand zur Sprache zu bringen, über welchen wir mit der Gemeindebehörde einen Schriftwechsel gehabt haben.

Beleuchtung Hafengebiet.

Wir erhielten am 5. November 1906 von der Gemeindebehörde einen Plan des Beleuchtungsentwurfs des grossen Schiffahrtswassers des Hafengebiets innerhalb unsererGemeinde. welche Beleuchtung sich an diejenige anschliessen sollte, welche der Staat dem Nordseekanal entlang auszuführen hatte.

Die Beleuchtung soll aus roten und weissen Glanzbojen, zugleich aus einzelnen roten, grünen und weissen Lichtern am Ufer bestehen. Die Stelle der Lichter ist derart gewählt, dass, wo es nötig ist, das Fahrwasser an beiden Seiten angegeben ist und dass man, von IJmuiden kommend, die rote Lichterlinie an Bakbord und die weisse Lichterlinie an Steuerbord hat. Ferner geht aus dem Schreiben der Gemeindebehörde hervor, dass man beabsichtigt, die bestehenden Führerlichter beim Merwedekanal, Koninginnedok und beim Seitenkanal II auf dem Nordseekanal vorläufig brennen zu lassen, bis die Praxis zeigt, dass die eine oder andere Lichterreihe überflüssig ist und ohne Gefahr gelöscht werden kann.

Wir teilten am 19. November 1906 der Gemeindebehörde mit, dass wir mit dem vorgelegten Plan einverstanden seien und wir hielten es für durchaus richtig, dass das vom Staat für den Nordseekanal entworfene Beleuchtungssystem, die sog. strassenweise Beleuchtung, auch hier angewendet werde.

Wir machten jedoch in unserer Antwort noch einige Bemerkungen.

Es kam nämlich unserer Kammer u. a. wünschenswert vor,

im Anschluss an die entworfene Beleuchtung auch die Eingänge der Petroleum- und Holzhäfen durch Beleuchtung an beiden Seiten deutlich anzugeben, damit Schiffe, die bei Nacht vor den Hafen ihrer Bestimmung kommen, ohne Aufenthalt ihre Reise bis an ihre Löschplätze zu Ende bringen könnten.

Unsere Kammer erklärte sich damit einverstanden, in der Mittelhafenfront keine Lichtbojen anzubringen: nur hielten wir es für wünschenswert, eine einzelne rote Boje zwischen dem Buiksloterhafen und dem Zugang zu der Willemsschleuse anzubringen, um für tiefgehende Schiffe, die durch Umstände gezwungen sind, an dem weniger gut beleuchteten Nordufer zu fahren, deutlich die Grenzlinie des tiefen Fahrwassers daselbst anzugeben.

Schliesslich hielten wir es im Zusammenhang mit dem Anbringen der Lichtbojen wünschenswert, das Fahrwasser auf der Höhe der Bojen 3 und 4 durch Entfernung des untiefen Streifens zwischen diesen beiden Bojen etwas breiter zu machen; dasselbe müsste mit einem untieferen Punkt nordwestlich von der Ykade bei Bojen S und N geschehen.

Hafeneinrichtungen. Petroleumhafen.

Im Petroleumhafen befinden sich die Einrichtungen des Gemeinde-petroleumentrepôts mit 11 Tanks und 3 Reinigungstanks; die gesamte Kapazität dieser Tanks ist 271.000 Fässer.

An Hafengeld für Seeschiffe brachte der Hafen ein:

f **11,283.91** gegen *f* 15,641.71 in 1905.

Die Anfuhren beim Gemeindepetroleumentrepôt betrugen in Fässern von ± 150 Kilogr.

In den Jahren:	1902	1903	1904	1905	**1906**
Americanisches Oel .	328,816	342,025	455,989	416,911	**305.745**
Russisches Oel . . .	254,773	376,160	116,481	82,266	**14,634**
Zusammen . .	583,589	718,185	572,470	499,177	**320,379**

und bei der American Petroleum Company:

in den Jahren:	1902	1903	1904	1905	**1906**
Americanisches Oel .	423,935*	342,237	242,143	307,093	**298,526**

*) Einschliesslich „Meteor"-petroleum.

Die totale Anfuhr betrug also:

in 1902	1,007,524*)	Fässer
„ 1903	1,060,422	„
„ 1904	814,613	„
„ 1905	806,270	„
„ **1906**	**616,905**	„

Ueberdies wurden im Jahr 1906 beim Gemeindepetroleum-entrepôt noch angeführt: 15,254 Fässer raffiniertes Petroleum, 72,625 Fässer Rumänisches Petroleum, 41.820 Fässer Gasolin, 4,197 Fässer Schmieröl, 15,415 Fässer liquid fuel, 125 Fässer Benzin, 8 Fässer Schwefelkohlenstoff, 4 Kisten Schwefeläther und 9 Flaschen Holzgeist.

Die Abfuhr von Petroleum auf der Eisenbahn betrug:

In den Jahren:	1902	1903	1904	1905	**1906**
Tankwagen. . . .	1,910	1,942	2,457	3,116	**3,843**
Gewöhnliche Wagen .	484	558	454	178	**113**
Zusammen . .	2,394	2,500	2,911	3,294	**3,956**

Auf der Gemeindebrückenwage wurden 2.152 Waggons gewogen (nebst 79 Waggons auf der Brückenwage im Holzhafen) gegen 1550 in 1905.

Au der Brückenwage der America Petroleum Company wurden **1736** Waggons gewogen, gegen 1619 in 1905.

Beschlossen wurde, einen durch Dampf getriebenen Ständer zum Rangieren der Tankwagen anzuschaffen.

Holzhafen. Vom Holzhafen machten im Jahr 1906 250 Schiffe Gebrauch, deren Anzahl sich folgendermassen verteilt: Alter Holzhafen 145 Schiffe, Neuer Holzhafen 38 Schiffe und Minervahafen 67 Schiffe, gegen 263 in 1905 und 285 in 1904.

Ablaufende Mieten wurden verlängert oder anderweitig übertragen.

Auf Ansuchen der Nederlandsch-Indische Houtaankap Maatschappij wurde der Mietskontract für ein Terrain rückgängig gemacht und dieses Terrain an J. Schoenmakers und die Actiengesellschaft „Steenwijker Buitenlandsche Houthandel" vermietet. Der Gemeinderat bewilligte einen Credit

*) Einschliesslich „Meteor"-petroleum.

zum Graben von kleinen Querhäfen und für Uferbedielung.

Soweit man sich auf die Angaben über den Inhalt der in den 3 Bassins des Holzhafens angekommenen Seeschiffe verlassen kann, würde die Anfuhr betragen haben:

		1905.	**1906.**
Balken	Stück	258,000	**295,500**
Kolder	„	139,000	**130,000**
Rammpfähle	„	64,000	**78,000**
Standaards gesägtes Holz	. . .	74,000	**62.500**

Handelskade.

Wie in früheren Jahresberichten geben wir hier einige Ziffern über die Anzahl Schiffe, die an der Handelskade angelegt haben und über den Gebrauch, der von den Einrichtungen dieser Kade gemacht worden ist.

An der Handelskade legten an in den Jahren:

1897.	703 Schiffe.
1898.	685 „
1899.	796 „
1900.	843 „
1901.	934 „
1902.	917 „
1903.	850 „
1904.	827 „
1905.	832 „
1906.	888 „

Die Krähne an der Handelskade arbeiteten folgendermassen.

Die 1½ Tonnenkrähne und die 6 Tonnenkrähne zusammen **34.681** Krahnstunden gegen 34.336 in 1905; der 30 Tonnen Krahn hob **1,489,000** Kg. gegen 1,862,000 Kg. in 1905.

Der Gebrauch der Hydraulik ist in 1906 wieder grösser gewesen, als im vorigen Jahr; alles in allem zusammengenommen arbeiteten alle Krähne auf der Handels-, Y- und Erzkade in 1906 **48,963** Krahnstunden gegen 44,076 in 1905.

Mit dem Kohlentip wurden **2,337** Waggons in **1906** gegen 1918 in 1905 gelöscht.

Die Leiern haben während des Jahrs 1906 nicht gearbeitet.

Die Ständer arbeiteten **1114** Stunden gegen 854 in 1905.

Die Einnahmen von den Werkzeugen an der Handelskade einschliesslich der Lieferung von Druckwasser an die Lifts und der Miete der Messwerkzeuge betrugen:

in 1902	*f* 32,709.45½
„ 1903	„ 34,595.66½
„ 1904	„ 37,480.28½
„ 1905	„ 42,657.44 *)
„ **1906**	„ **41,833 58**

Die Einnahmen ohne das Hafengeld betrugen für den:

	offenen Raum	überdeckten Raum
in 1905	*f* 566.52	*f* 10,010.08
„ **1906**	„ **387.48**	„ **19,601.31½**

Die im vorigen Bericht genannten Abonnements der Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij auf Raum im Schuppen A und der Firma Wm. H. Müller & Co. auf einen Teil von Schuppen AA wurden verlängert, letzteres auf ein Jahr. Das war auch der Fall mit dem Abonnement der Hollandsche Stoomboot-Maatschappij auf Schuppen B.

Für die Anfuhr von Früchten erhielt die Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij Schuppen D in Abonnement auf ein Jahr.

Mit Rücksicht auf ihre grossen und tiefgehenden Schiffe bekam die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Oceaan" die Schuppen E und F mit dem dazwischenliegenden Terrain an der Y-kade in Miete und es wurde zu gleicher Zeit der laufende Kontrakt für die Schuppen D und DD an der Handelskade rückgängig gemacht.

Y- und Erz-kade.

Von der Y-kade machten im abgelaufenen Jahr **355** Schiffe gegen 352 in 1905 in Gebrauch.

Die Einnahme, ohne das Hafengeld, betrug, was die Y-kade betrifft für den:

	offenen Raum	überdeckten Raum
in 1905	*f* 111.33	*f* 13,198.75
„ **1906**	„ **192.77**	„ **11,820.36**

*) Welcher Betrag wegen bewilligter Reduction mit *f* 321.01 zu vermindern ist.

Die $1^1/_2$ Tonnenkrähne arbeiteten in **1906 11,983** Krahnstunden gegen 8004 in 1905.

Die Anzahl Schiffe, welche von der Erzkade Gebrauch machten, betrug in **1906 16** Schiffe gegen 21 in 1905.

Die Einnahmen aus dem nicht überdeckten Terrain betrugen ohne das Hafengeld ƒ **1229.16** gegen nur ƒ 1.68 in 1905. Infolge des niedrigen Wasseisandes der Flüsse im Herbst wurden an dieser Kade Erzboote gelöscht und die Ladung auf dem offenen Terrain aufgeschlagen.

Der im vorigen Bericht genannte Schuppen G auf der Westlichen Y-kade wurde fertig, während man zugleich noch zum Bau eines (vierten) Schuppens H überging, welcher mit Rücksicht auf die Terraineinteilung 175 M. lang werden soll. Am Ende des Jahrs waren 130 M. von diesem Schuppen fertig und konnten rasch für Aufschlag in Gebrauch genommen werden.

Beschlossen wurde, für diese Schuppen 7 electrische Krähne, worunter 2 von 6 Tonnen, anzuschaffen. Zwei dieser Krähne wurden im December fertig abgeliefert.

An die Dampfschiffahrtgesellschaft „Nederland" wurde am westlichen Ende der Ykade ein Terrain von 5343 M^3. vermietet mit dem Optionsrecht auf das östlich davon liegende Terrain von 140 M. Länge. Im Zusammenhang damit liess die Gemeinde die Kaimauer verlängern.

Ebenfalls in Verband mit obengenannter Vermietung von Terrain wurde beschlossen, noch fünf elektrische Krähne anzuschaffen und eine Traverse zu machen, um die Abfahrt der Eisenbahnwagen von der Landseite zu erleichtern.

Da der Hafendampferdienst beschloss, die auf Nieuwendam fahrenden Boote regelmässig an der Ykade anlegen zu lassen, so liess die Gemeinde an der Nordseite der Ykade eine Anlegestelle bauen, wodurch einem grossen Bedürfnis abgeholfen wird.

Ferner wurde noch zum Anbringen von Anlegepfählen an der westlichen Seite für das Anlegen grosser Boote bei starkem Wind Geld bewilligt.

Die Standplätze für Seeschiffe an den Bojen nördlich von der Y-insel wurden fertig.

Eisenbahnbassin.

Vom Eisenbahnbassin machten in 1906 89 Schiffe Gebrauch, gegen 53 in 1905, 65 in 1904, 44 in 1903, 89 in 1902 und 255 in 1902. Verglichen mit dem vorigen Jahre hat also einige Zunahme stattgefunden.

Die Anzahl hier einklarierter Ladungen von Massengütern, Erzen und Steinkohlen, für welche dieses Bassin besonders bestimmt ist, betrug in den Jahren:

	Erz.	Cokes und Steinkohlen.	Total.
1901	102	214	316
1902	37	60	97
1903	14	53	67
1904	33	90	123
1905	7	210	217
1906	**10**	**249**	**259**

Gemeinde Handels-entrepôt.

Bei dem totalen belegbaren Raum kam keine Veränderung vor; dieser betrug: in Kellern 2305 M²., in Sousterrains 11,374 M²., in Schuppen 1890 M². und auf Speichern 51,800 M². Am Ende des Jahres standen davon unter Aufsicht der Magazinmeister: in Kellern 209 M²., in Sousterrains 5210 M²., in Schuppen 1749 M². und auf Speichern 28,638 M²., während das Uebrige vermietet wurde.

Im abgelaufenen Jahr ist die Anfuhr Zucker bedeutend geringer gewesen, als in 1905, wie aus folgender Tabelle hervorgeht:

		Total 1905. K.G.	1906 Total K.G.	1906 Neues Entrepôt. K.G.	1906 Altes Entrepôt. K.G.
Roher Rohrzucker		928,133	**1,475,625**	1,334.398	**141,227**
Rübenzucker	(inländ.)	55,609,940	**30,029.738**	27,317,376	**2,712,362**
„	(ausländ.). . . .	4,433,481	**58,111**	58,111	—
Raffinierter	(inländ.)	608,547	**10.477**	10,477	—
„	(ausländ.). . . .	173	—	—	—
Bastard	(inländ.)	500	—	—	—
„	(ausländ.). . . .	51,251	**91,175**	91,175	—

Totalbetrag des in 1906 angeführten Zuckers **31,665,126** Kg., gegen 61,632,025 Kg. in 1905 und 24,074,164 Kg. in 1904.

Die Abnahme ist also sehr ansehnlich und die Anfuhr betrug nur wenig mehr als im Jahr 1904.

Diese kleinere Anfuhr betrifft hauptsächlich den inländischen Rübenzucker, wovon reichlich 25 Millionen Kg. weniger angeführt wurden; ausländischer Rübenzucker wurde beinahe nicht angeführt und verminderte mit beinahe 4½ Millionen. Die Anfuhr von rohem Rohrzucker und ausländischem Bastard war etwas grösser, als im Jahr 1905.

Vergleichende Angabe über die Jahre 1905 und 1906 einiger im Entrepôt angeführten Artikel.

	Total 1905.	Total 1906.
	K.G.	K.G.
Muskatnuss und -blüte	1,162,774	**1,164,775**
Gewürznelken	53,803	**50,762**
Pfeffer	126,317	**40,636**
Thee	7,955,580	**7,807,781**
Tabak	754,184	**105**
Ingwer	29,214	**22,373**
Honig	296,387	**370,645**
Sukade	34,981	**252,137**
Corinthen	43,177	**29,457**
Rosinen	236,595	**233,493**
Melasse	516,173	**1,540,745**
Frische und getrocknete Früchte	107,711	**59,339**
	Liter.	Liter.
Spirituosen (inländ.)	2,733,592	**2,749,726**
„ (ausländ.)	3,295,027	**1,536,395**
Wein	612,242	**544,903**

Alle diese Artikel wurden am neuen Entrepôt angeführt, ausser der Artikel Melasse, der am alten Entrepôt angeführt wurde.

Der Transport über die Eisenbahnverbindung mit dem Entrepôt betrug **989** Tonnen, gegen 1,767 in 1905.

An Miete wurde empfangen ± ƒ **114,000**.— und an Bergungs- und Arbeitslohn unter Magazinmeistern ± ƒ **51,700**.— gegen resp. in 1905 ± ƒ 122,160.—, ƒ 29,200,—.

Die höhere Einnahme an Bergungs- und Arbeitslohn ist eine Folge der grösseren Zukeranfuhr in den letzten Monaten

von 1905. Diese Anfuhr war in Spätjahr von 1906 dagegen geringer.

Entrepôtdok (vormaliges Reichs-entrepôt).

Vom Gemeinderat wurde ein Credit für die Verbesserung von Magazin „West" bewilligt und wurde mit dem Mieter der Kontrakt gegen einen hohen Mietpreis erneuert.

Ein Terrain von 675 M². wurde dem Dienst der electrischen Gemeindewerke übertragen.

Um den leerstehenden Raum zu benutzen, wurde beschlossen, die Jahresmieten um etwa 20 pCt. herabzusetzen. Da dieser Beschluss erst Ende 1906 gefasst wurde, können die Resultate auch noch nicht vermeldet werden.

Mit dem Aufführen von zwei Tragmauern, jetzt zwischen den Grundstücken 52, 53, 54 wurde ein Anfang gemacht.

An Miete für Packhausraum wurde empfangen ± *f* **66,200.—** gegen ± *f* 66,800.— in 1905; an Bergungs- und Arbeitslohn unter Magazinmeistern ± *f* **14,380.—** gegen ± *f* 7,770.— über 1905.

Rheinfahrt.

Aus der graphischen Vorstellung des Rheinfahrtverkehrs von Amsterdam ergibt sich wieder ein Fortschritt des Verkehrs im Jahr 1906. Der Totalbetrag der Ein- und Ausklarierungen von Amsterdam in Lobith betrug in **1906 538,945** Tonnen gegen 478,320 T. in 1905.

Die Anzahl der in Amsterdam angekommenen Rheinschiffe weist einen Rückgang im Vergleich mit dem vorigen Jahr auf, während der Tonneninhalt ungefähr derselbe blieb. Es kamen an in **1906 751** Schiffe mit einem Inhalt von **346,167** M³., gegen 891 Schiffe mit 347,529 M³. Inhalt in 1905; es gingen ab **991** Schiffe mit einem Inhalt von **476,336** gegen 1,021 Schiffe mit einem Inhalt von 464,094 M³. in 1905.

Für weitere Einzelkeiten verweisen wir nach den Tabellen und Mitteilungen über die Rheinfahrt im Kapitel „Schiffahrt".

Unsere Kammer empfing am 26 Januar 1906 ein Schreiben von der Grossherzoglichen Handelskammer in Mainz, worin uns mitgeteilt wurde, dass man einige Abgeordnete dieser

Handelskammer nach Holland zu schicken beabsichtige, um mit einem oder mehreren Mitgliedern unserer Kammer über die Frage der möglichen Einführung von Zöllen auf dem Rhein zu conferieren. Man wünschte zu wissen, wie Interessenten und auch unsere Regierung, auch im Zusammenhang mit der Rheinfahrtakte, über diese Angelegenheit dachten.

Wir haben am 9. Februar 1906 geantwortet, dass unsere Kammer die grosse Bedeutung der Frage einer möglichen Einführung von Zöllen auf dem Rhein in ihrem vollen Umfang ermesse und sich bereits im December 1904 an die Regierung gewendet habe, dass sie sich jeder Abänderung der Rheinfahrtakte, wordurch die Einführung von Zöllen ermöglicht werden könnte, widersetzen möge. Wir teilten ferner mit, dass auch die Regierung die Einführung von Rheinzöllen für ein sehr grosses Uebel halte und zugleich der Meinung sei, dass die Einführung dieser Zölle, ohne Aenderung der Rheinfahrtakte, wozu die Mitwirkung der Niederlande erforderlich wäre, nicht möglich sei.

Schliesslich vermelden wir noch das Königl. Dekret vom 26. Oktober 1906, durch welches Bestimmungen über die Kommissionen von Sachverständigen für die Rheinfahrt und über die Rheinschiffers- und Schiffspatente festgesetzt wurden.

Binnenfahrt.

Hinter unserem Kapitel „Schiffahrt" findet man, wie in anderen Jahren, als Beilage F eine Tabelle, welche die Dampferverbindungen von Amsterdam mit 65 Plätzen im Inland, auf welchen in **1906 42,620** Reisen, gegen 42,516 in 1905, abgelegt wurden, vermeldet.

Als Beilage G des genannten Kapitels geben wir zugleich ein Verzeichnis der von Amsterdam ausgehenden und regelmässig fahrenden Schiffe (beurtschepen) und Marktkähne nach 275 Plätzen in verschiedenen niederländischen Provinzen.

Im Jahr 1906 kamen in der Gemeinde Amsterdam, ausser den auf Abonnement (von Hafengeld) fahrenden Schiffen, 39960 Fahrzeuge binnen, von welchen Hafengeld bezahlt werden musste, mit einem Gesamtinhalt von 2,760,144 M^3., während die Schiffahrtsbewegung durch die Schleusen und

Zugänge nach den Binnengewässern der Gemeinde im abgelaufenen Jahr eine Ziffer von 1,083,404 Durchfahrten aufweist.

Die Fahrt war in den letzten 5 Tagen des Jahrs 1906 durch Eis unterbrochen worden.

Verschiedenes.

Auch in diesem Jahr wunschen wir an dieser Stelle sowohl über Fragen, welche uns in diesem Berichtsjahr beschäftigten, wie über andere, welche bereits in einem früheren Bericht von uns vermeldet wurden, einige Mitteilungen zu machen.

Börsenlokale.

In unserem Bericht über das Jahr 1904 haben wir die Gründe angegeben, wesshalb unsere Kammer noch nicht in die für sie bestimmten Lokalitäten einziehen konnte; der für die Sitzungen der Kammer bestimmte Saal zeigte sich wegen der schlechten Akustik als durchaus ungeeignet. Die Gemeindebehörde hat vergeblich versucht, durch Anstellung von Versuchen diesem Uebelstande abzuhelfen.

Auch in dem abgelaufenen Jahr wurden die Bureaus unserer Kammer noch nicht in die Börse verlegt, wiewohl die Gemeindebehörde unsere Lokalitäten für andere Zwecke zu gebrauchen wünschte. Dies wurde uns durch ein Schreiben vom 24. Februar 1906 mitgeteilt und zugleich die Frage an uns gerichtet, ob Schwierigkeiten sich dagegen erhöben, um unsere Bureaus in die dafür bestimmten Lokale der Börse zu verlegen, während dann vorläufig der Ratssaal im Stadthaus, wie bisher, für unsere Sitzungen gebraucht werden könne.

Wie aus unserer Antwort hervorgeht, wurde die Frage nur mit einigem Zaudern bejahend beantwortet. In diesem Schreiben setzte unsere Kammer auseinander, dass der von der Gemeindebehörde geplante neue Zustand einer zweckmässigen Regelung der Geschäfte unrerer Kammer nicht förderlich sei und drückte sie das Vertrauen aus, dass diese Regelung, wenn sie doch eingeführt werden sollte, nur temporär sein werde, jedenfalls nicht länger dauern würde, als nötig ist, um für sie im Börsengebäude ein anderes

passenderes Lokal für ihre Sitzungen herstellen zu lassen.

Ferner machten wir darauf aufmerksam, dass, ehe unsere Bureaus im Börsengebäude untergebracht würden, die dafür bestimmten Lokale sich in gutem Zustand befinden müssten.

Schliesslich machten wir darauf aufmerksam, dass durch die Untauglichkeit des grossen Sitzungszaals zugleich der gesamte Raum der für unsern Dienst bestimmten Lokalitäten beschränkt würde und schlugen wir desshalb vor, die Lokalität, welche für Les- und Zeitungssaal bestimmt werden sollte, die aber für diesen Zweck sich nicht geeignet zu haben scheint, unserer Kammer zur Verfügung zu stellen. Dieses Lokal müsste dann in einen zum Gebrauch geeigneten Zustand versetzt werden.

Indessen wurde durch Beschluss des Gemeinderats vom 11. April 1906 eine Kommission ernannt, welche den Zustand der Börse untersuchen sollte. In dem von ihr erstatteten Bericht, der in zwei Teilen, 4. September und 20. November 1906 erschien, schlägt diese Kommission u. a. vor, um in dem für unsere Sitzungen bestimmten Saal einen Plafond zu legen, der in einer Weise angebracht werden könnte, durch welche die Form des Saales nicht beeinträchtigt und die Akustik bedeutend verbessert würde.

Für die Ausführung der von der Kommission vorgeschlagenen Aenderungen hat der Gemeinderat einen Kredit bewilligt, so dass unsere Kammer hofft, dass die für sie in der Börse bestimmten Lokalitäten dann zweckentsprechend eingerichtet werden können.

Reorganisation der Handels- und Fabrik-Kammern.

In unserem Bericht über das Jahr 1902 vermeldeten wir eine Versammlung von 45 Handelskammern hierzulande, welche am 31. Mei 1902 in Amsterdam gehalten worden ist und in welcher ein Antrag angenommen wurde, welcher der Meinung Ausdruck verlieh, dass die jetzige Organisation der Handelskammern nicht mehr den Anforderungen genüge, welche an eine von der Regierung eingerichtete Vertretung von Handel und Industrie gestellt werden müssen und es wurde der Wunsch ausgesprochen, dass eine Regelung dieser

Vertretung dadurch getroffen werden sollte, dass *a.* die unzweckmässige Regelung des Wahlrechts revidiert würde; *b.* den Kammern auf ihrem Gebiet die Befugnisse einer Behörde verliehen würden; *c.* Gelegenheit geschaffen würde, um durch Unterstützung aus der Staats-Kasse die Verfügung über genügende Mittel zur erhalten und *d.* Regeln für die Zusammenwirkung der Kammern aufgestellt würden.

Im Zusammenhang mit diesem Antrag und einem von der Kommission zur Reorganisation der Handelskammern in den Jahren 1896—1898 vorbereiteten „Schema für die Organisation von Handelskammern und Bezirkshandelskammern" empfieng unsere Kammer am 28 Februar 1906 vom Minister für Landbau, Industrie und Handel ein Schreiben, worin Se. Exzellenz sich bereit erklärte, dazu mitzuwerken, dass den zu Tage getretenen Lücken und Mängeln der bestehenden Regelung der Handelskammern in praktischer Weise abgeholfen würde und worin um Antwort auf einige Fragen ersucht wurde, welche anlässlich der 4 Punkte des oben genannten Antrags gestellt wurden.

Da der Minister ausdrücklich den Wunsch geäussert hatte, um von jeder einzelnen Kammer besonders eine Antwort zu erhalten, so hat unsere Kammer geglaubt, sich nach diesem Wunsch richten zu müssen und desshalb auch nicht die Initiative zur Einberufung der verschiedenen Handelskammern behufs Besprechung dieser Fragen ergreifen zu dürfen.

Wir glauben, im Zusammenhang mit unserer Antwort Folgendes an dieser Stelle bemerken zu müssen.

a. betreffend das Wahlrecht. Der Minister zieht die Möglichkeit in Erwägung, dass die Bestimmung von Art. 6 des Königlichen Beschlusses vom 4. Mai 1896, worin das Wahlrecht geregelt wird, eine weniger rationelle Ausbreitung der Zahl der Wahlberechtigten — wenigstens in grösseren Gemeinden — herbeiführt, wodurch manchmal Kleinhändlern, kleineren Industriellen und Detailverkäufern, deren Interessen mit denen des Grosshandels und der Grossindustrie in Widerspruch stehen können, ein allzu grosser Einfluss auf die Zusammensetzung der Kammern eingeräumt wird. Wenn

diese Annahme nach dem Urteil der Kammer sich als richtig erweisen sollte, so würde Seine Exzellenz durch Abweichung von den allgemeinen Regeln des Wahlrechts für einzelne bestimmte Kammern diesem Uebelstande abhelfen. Da in diesem Falle aber gleichwohl das Wahlrecht solchen Personen vorenthalten würde, welche es bis jetzt ausgeübt haben, so fragt der Minister, ob es nicht Erwägung verdiene, für den Fall, dass für eine Kammer hinsichtlich des Wahlrechts eine besondere Regelung getroffen würde, eine zweite Kammer oder eine besondere Abteilung dieser Kammer einzurichten, welche von solchen gewählt werden müsste, die nach den allgemeinen Bestimmungen wahlberechtigt seien, aber durch die besondere Regelung vom Wahlrecht ausgeschlossen sein würden. Diese neue Kammer oder besondere Abteilung würde dann mehr die Interessen des „Mittelstandes" vertreten.

Eine solche zweite Kammer oder besondere Abteilung wurde von unserer Kammer nicht empfohlen.

Die Verleihung des Wahlrechts an die sog. „Forensen" wurde von uns für wünschenswert gehalten, während auch Vermehrung der Anzahl Wähler durch bestimmte Ansässige in benachbarten Gemeinden, in denen sich keine Kammern befinden, in denen aber manchmal grosse industrielle Etablissements sind, unserer Kammer wünschenswert vorkommt, nicht sosehr für unsere Kammer selbst, als für gewisse Kammern in unserem Lande; man könnte selbst weiter gehen, indem man mehrere Kammern errichtete, deren Gebiet nicht an die Grenzen der Gemeinde, in der man sich niedergelassen hat, gebunden sein würde.

b. betreffend die Verleihung von Befugnissen einer Behörde.

Der Minister beabsichtigt nicht, eine Regelung durch ein Gesetz zu machen und wo dies der Fall ist, gibt es nach dem Urteil unserer Kammer keine behördlichen Befugnisse von einiger Bedeutung, welche den Kammern zu übertragen wären, deren Zuerkennung nicht schon bei der bestehenden Regelung möglich wäre.

c. Verfügung über Geldmittel.

Der Minister hält es nicht für wünschenswert, den Kammern das Recht zu verleihen, eigene Steuern zu erheben, was ohne Regelung durch ein Gesetz auch gar nicht möglich sein würde, während es auch nicht angeht, den Kammern die Rechtspersönlichkeit zu verleihen und ihnen die aus letzterer sich ergebende Befugnis, Besitzungen zu haben und zu verwalten, zu verleihen. Dagegen ist der Minister bereit, nötigenfalls Geldmittel aus der Staatskasse zu bewilligen. Unsere Kammer würde letzteres für wünschenswert halten, da die Kammer im Interesse des Staats doch viele Dienste und darunter gerade die, welche die meiste Arbeit erfordern, leistet.

d. Regelung der Zusammenwirkung der Kammern.

Gegen die Bildung von Bezirkskammern, wie sie im „Schema" angeregt wird, scheinen viele Schwierigkeiten geltend gemacht worden zu sein und auch Se. Exzellenz ist nicht damit einverstanden, sie ins Leben zu rufen. Desshalb fragt der Minister, ob es nicht Erwägung verdiene, um aus drei oder mehreren, homogene Interessen vertretenden Kammern, unter Wahrung der vollständigen Selbständigkeit jeder einzelnen, eine combinierte Kammer zu bilden. Nach dem Urteil unserer Kammer ist diese Idee nicht zu empfehlen.

Schliesslich spricht unsere Kammer, als Antwort auf eine diesbezügliche Frage des Ministers, noch ihre Meinung aus, dass die Einholung von Gutachten der Kammern bei der Ernennung eines Mitglieds in die Kommission für Handelspolitik keine bessere Fühlung zwischen den Kammern und den beim Handel und der Industrie Interessierten einer- und der Regierung andererseits herbeiführen würde.

Durch unsere Kammer wurde ein „Rapport présenté par la Chambre de Commerce d'Amsterdam sur l'Organisation des Chambres de Commerce et la Réorganisation des Chambres de Commerce en Hollande au Congrès International des Chambres de Commerce et des Associations Commerciales et Industrielles à Liège (Belgique) 7, 8, 9, Septembre 1905" abgefasst. Diese Broschüre, welche wir am 17. Februar 1906 auch dem Minister für Landbau, Industrie und Handel

zugeschickt haben, enthält eine Uebersetzung der von der Kommission für die Reorganisation der Handelskammern im Jahr 1898 verfassten „Uebersicht der Einrichtung und Zusammensetzung der Handelskammern im Ausland" und des „Schema für die Organisation von Handels- und Bezirkhandelskammern", wie auch eine Inhaltsangabe der Begründung dieses Schemas.

Zwischenzeitsbericht über den Zustand von Handel und Industrie.

Im Mai 1903 wurde unsere Kammer vom Minister für Waterstaat, Industrie und Handel ersucht, ihm fortan jedes Jahr zwischen den 1. und 15. August eine kurzgefasste Uebersicht des Zustandes von Handel und Industrie im Ressort und der Umgebung. unserer Kammer zukommen zu lassen; Se. Exzellenz beabsichtigte damit, um im Allgemeinen den Eindruck zu bekommen, in welchem Zustand Handel und Industrie sich in dem dann abgelaufenen Teil des Kalenderjahrs befinden, während Mitteilung von einigen Daten und Ziffern, aus welchen Fortschritt oder Rückschritt ersichtlich wäre, ebenfalls sehr erwünscht sein würde.

Unsere Kammer hat damals dem Minister geantwortet, dass es nicht möglich sei, ohne vorhergehende gründliche Studien verschiedener offiziellen Daten und Mitteilungen von Kaufleuten und Industriellen, einen zuverlässigen Eindruck zu geben, wenigstens wenn man die Wiedergabe eines persönlichen Eindrucks vermeiden wolle. Nachdem unsere Kammer ausführlich auseinandergesetzt hatte, wie wenig solche Daten über den vom Minister angegebenen Zeitraum verfügbar seien, teilte sie mit, dass sie ernste Bedenken hätte, dem Gesuch Sr. Exzellenz zu entsprechen.

Durch Schreiben vom 21. Juni 1906 wurde das Gesuch vom jetzigen Minister für Landbau, Industrie und Handel wiederholt und wurde von Sr. Exzellenz der Wunsch ausgesprochen, in der Mitte des Jahrs Daten zu empfangen, aus denen man über die Erwartungen des laufenden Jahrs hinsichtlich der Resultate von Handel und Industrie einen richtigen Eindruck erhalten könne.

Unsere Kammer hat am 24. Juli 1906 geantwortet, dass

sie aus denselben Gründen, welche sie in ihrem vorigen Schreiben an den Amtsvorgänger Sr. Exzellenz entwickelt habe, ernste Bedenken haben müsse, diesem Gesuch zu entsprechen.

Oosterdockschleuse.

Die auch von unserer Kammer wiederholt gemachten Anstrengungen, um einen bessern Durchgang vom Y nach dem Oosterdock zu erhalten, scheinen endlich mit dem gewünschten Erfolg gekrönt zu werden; denn Staat und Gemeinde sind endlich für die Lösung dieser für Handel und Schiffahrt von Amsterdam so wichtigen Frage zur Uebereinstimmung gekommen.

In Kürze soll hier auseinander gesetzt werden, auf welche Weise man sich vorstellt, die jetzt bestehenden Schwierigkeiten aus dem Weg zu schaffen; zuvor jedoch möge mit einigen Worten dessen Erwähnung geschehen, was der Lösung dieser Frage vorhergegangen ist.

Am 7. August 1899 hat sich unsere Kammer an Bürgermeister und Wethouders von Amsterdam mit dem Ersuchen gewendet, um die rasche Entfernung oder Erweiterung der Oosterdockschleuse in ernste Erwägung zu ziehen. Durch Beispiele wurde in dem Schreiben gezeigt, wie die Entwickelung der Schiffsbauindustrie der Stadt durch die geringe Durchfahrtsweite dieser Schleuse, 15,20 M. auf dem Wasserspiegel, gehindert werde; zugleich wurde dargelegt, dass Verlegung dieser Schiffsbauindustrie, welche besonders unter den Unzulänglichkeiten des jetzigen Zustandes der Schleuse zu leiden hatte, an eine andere Stelle auf unüberwindliche Schwierigkeiten stossen würde. Etwa ein Jahr später ersahen wir aus einem Schreiben von Bürgermeister und Wethouders, dass eine rasche Lösung dieser Frage nicht zu erwarten sein werde, besonders, weil keine Subsidie vom Staat in Aussicht gestellt werden könne.

Am 23. November 1903 legten wir, anlässlich eines in dieser Sache an uns gerichten Gesuchs, dem Marineminister einen Bericht über diese Angelegenheit vor; aus dem Schreiben des Ministers ersahen wir, dass Se. Exzellenz bereit sei, eine

Subsidie auf dem Budget dafür anzufragen, wenn auch aus anderen Gründen, als denen des Marineinteresses, eine Erweiterung der Oosterdockschleuse für notwendig oder wünschenswert erachtet werden sollte.

Seitdem ist die Regierung in der Sache weiter tätig gewesen, denn am 21. Juni 1904 wurde auf Anordnung des Marineministers und des Ministers von Waterstaat, Industrie und Handel eine Kommission ernannt, welche ein Gutachten über folgende Punkte abgeben sollte: I. Wie auf die zweckmässigste Weise für die Schiffsbauindustrie, die Reichswerfte einbegriffen, auch in der nächsten Zukunft bei der Verbindung zwischen dem abgeschlossenen Y und dem Stadtswasser von Amsterdam Verbesserung angebracht werden könne, wobei die Interessen eines guten Eisenbahndienstes auch in Zukunft berücksichtigt werden müssten; II. Welcher Teil der aus der Ausführung der als notwendig anerkannten Pläne erwachsenden Kosten von den verschiedenen Interessenten zu tragen sei?

Diese Kommission legte am 10. Mai 1905 ihr Gutachten vor, dem hier Folgendes entnommen ist.

Die Herstellung einer offenen Durchfahrt im Oosterdocksdeich ist nach der Ansicht der Kommission die einzig richtige Lösung der Frage, aber dabei muss sie die Wassererneuerung von Amsterdam berücksichtigen. Zuiderzeewasser wird in Zeeburg eingelassen und fliesst durch die Rapenburger- und die Entrepôtschleuse nach den Stadsgrachten; das Oosterdock wird dabei offen gehalten. Die Oosterdockschleuse muss dan während dieser Erneuerung geschlossen sein, da sonst das Wasser durch diese Schleuse nach dem Y abfliesen würde.

Die Kommission schlägt desshalb vor, an einer andern Stelle eine neue Wasserwehr zu machen und sie hält es dabei am zweikmässigsten, in der Y-gracht *vor* dem Oosterdock einen Abschlussdam mit doppelter Schleuse, für den Schifffahrtsverkehr durch diese Gracht, zu legen. Ausserdem würde es dann noch nötig sein, in den Kattenburger-, Wittenburger- und Oostenburgergrachten, welche mit der Neuen Fahrt jetzt in offener Gemeinschaft stehen und also

dem bei Zeeburg eingelassenen Erneuerungswasser Gelegenheit geben würden, direct nach dem Y abzufliessen, Wasserwehren zu machen.

Wenn schliesslich die über der Oosterdockschleuse liegende Drehbrücke durch eine neue erzetzt wird und die Bremsvorrichtungen der Eisenbahnbrücke erneuert werden, so würde man ohne eine neue Eisenbahnbrücke eine Durchfahrt von 18 M. erhalten, während die Ausführung obengenannter Werke den Plänen der Staatskommission nicht in Wege stehen würde, welche ernannt wurde, um Vorschläge für die Verbesserung der Eisenbahnverbindungen in der Umgebung Amsterdams zu machen. Kommen die von letztgenannter Kommission vorgeschlagenen Pläne zur Ausführung, so wird alsdann eine grössere Durchfahrt als von 18 M. leicht zu erzielen sein.

Die Kosten der von der Kommission vorgeschlagenen Werke werden von ihr auf ƒ 1,500,000.— geschätzt.

Von der Gemeindebehörde von Amsterdam wurde am 15. Februar 1906 unser Gutachten über den Entwurf der Kommission für die Oosterdockschleuse erbeten, welchem Gesuch wir am 6. April 1906 entsprochen haben.

In diesem Schreiben erklärt sich unsere Kammer mit dem Plane der Kommission zur Herstellung einer offenen Durchfahrt nach dem Oosterdock einverstanden, sie fügte aber alsbald hinzu, dass, wenn auch die Breite der auf 18 M. gebrachten Durchfahrt vorläufig genügend sein würde, doch sicher innerhalb kurzer Zeit sich deutlich zeigen würde, dass diese wieder ungenügend sei und deshalb wird in Erwägung gegeben, die Durchfahrt jetzt schon auf 25 M. zu bringen, wogegen keine ernstlichen technischen oder finanziellen Schwierigkeiten bestehen. Wenn dann später mit der Erneuerung der Eisenbahnbrücke begonnen wird, so wird die Durchfahrtsweite damit in Uebereinstimmung gebracht werden können. Nachdem noch darauf aufmerksam gemacht wurde, dass im Interesse der Binnenfahrt Anlegestellen an der westlichem Seite des Docks gebaut werden müssen und dass ferner die Brücke über die Dijkgracht vor dem Mariniersplatz

eine mit derjenigen für die offene Durchfahrt geplanten übereinstimmende Durchfahrtsweite erhalten müsse, macht unsere Kammer ernsthafte Bedenken gegen die geplante Schleuse an der Ygracht geltend. Da diese Schleuse mit Rücksicht auf die Wassererneuerung entworfen ist, hält sich unsere Kammer nicht für befugt, um zu beurteilen, ob sie durchaus nötig ist, aber doch wurde in ernsthafte Erwägung gegeben, die Sache zu untersuchen.

Wie weiter unten gezeigt werden soll, hat eine nähere Untersuchung gute Resultate gehabt.

Am 14. März 1906 wurde uns vom Minister für Landbau, Industrie und Handel die Frage vorgelegt, ob nach unserer Meinung die Interessen der Schiffahrt und der Industrie durch die Ausführung des von der Kommission empfohlenen Planes dermassen gefördert werden würden, dass der Staat aus diesem Grunde einen Teil der Kosten der Ausführung für seine Rechnung übernehmen könne.

Unsere Antwort, der zugleich eine Abschrift unserer oben genannten Antwort an die Gemeindebehörde beigelegt wurde, fiel bejahend aus.

Eine Vorlage von Bürgermeister und Wethouders, betreffend die Aufhebung der Oosterdockschleuse, erreichte am 7. December 1906 den Gemeinderat. Daraus ging in der Tat hervor, dass für die Wassererneuerung eine anderweitige Lösung, als durch eine Schleuse an der Ygracht, gefunden worden war und zwar dadurch, dass man von dem Umstand Gebrauch machte, dass nach dem Bau der neuen, in den Ausbreitungsplan aufgenommenen Amstelschleuse, es möglich sein wird, die Wassererneuerung unabhängig von der Neuen Fahrt geschehen zu lassen. Das Erneuerungswasser wird dann durch den Abfuhrkanal, die Schleuse an der Zeeburgerstrasse und der Mauritssingelgracht, in die Amstel in das Fach zwischen der alten und der neuen Amstelschleuse gebracht und von da über die Stadt verteilt werden.

Aus dieser Vorlage erwähnen wir ferner noch, dass es nötig sein wird, die Rapenburgerschleuse und die Entrepôtschleuse, die jetzt nur als Stauschleusen Dienst tun, wieder

als Durchfahrtsschleusen einzurichten. Da der Bau der Amstelschleuse einen zu grossen Zeitverlust verursachen würde, so wird beantragt, einige temporäre Werke auszuführen, wodurch die Wassererneuerung ungefähr in der gegenwärtigen Weise weiter geschehen könne.

Mit der hier geschilderten Lösung der Frage haben sich die Minister für Waterstaat und Marine einverstanden erklärt, sie sprachen aber den Wunsch aus, dass an den Plänen der Oosterdockschleusen-kommission hinsichtlich der Erweiterung der Durchfart in der Weise eine Abänderung angebracht würde, dass die Brücke für den gewöhnlichen Verkehr sofort mit einer Durchfahrtsweite von 25 M. gebaut werden solle, so dass bei Erweiterung der jetzt bestehenden Eisenbahnbrücke eine Durchfahrt von dieser Weite erzielt werden könne.

Der Voranschlag der Kosten für die nötigen Werke ist *f* 505,000.—, wozu ausser dem Staat und der Gemeinde auch die Niederländische Schiffsbaugesellschaft und die Niederländische Fabrik von Werkzeugen und Eisenbahnmaterial beitragen werden, unter der Bedingung, dass spätestens am 14. Februar 1908 mit der Erweiterung der Oosterdockschleusse begonnen worden sei.

Diese Vorlage von Bürgemeister und Wethouders wurde am 2. Januar 1907 vom Gemeinderat angenommen und es kann, sobald der Gesetzentwurf, durch welchen die finanzielle Mitwirkung der Staats geregelt wird, angenommen sein wird, der raschen Erweiterung des Zugangs zum Oosterdock entgegengesehen werden, was der Schiffahrt und der Industrie sehr zu statten kommen wird.

Cheque- und Giroverkehr durch Vermittelung der Post.

Durch Schreiben vom 19. März 1906 teilte uns der Minister für Waterstaat, Industrie und Handel mit, dass bei seinem Departement ein Antrag zur Einführung eines Chêque- und Girodienstes durch Vermittelung der Post anhängig gemacht worden sei und es wurde uns die Frage vorgelegt, ob nach unserer Meinung ein Bedürfnis vorliege, um einen solchen Chêque- und Giroverkehr zu befördern und bejahendenfalls,

ob durch die vorgeschlagene Regelung der damit beabsichtigte Zweck erreicht werden könnte.

Durch die Einführung eines Chêque- und Girodienstes bei den Postbureau's wollte der Minister die Gelegenheit geben, Gelder auf Rechnung und Gutschreibung von Rechnung mit den Beträgen quittierter Postwechsel und von per Post eingeforderten Quittungen einzubezahlen. Ueber das Guthaben sollte dann entweder durch Abgabe von Chêques oder durch das Geben von Ordres zur Ueberschreibung auf die Rechnung anderer Rechnungsinhaber disponiert werden. Die weitere Regelung sollte dann auf folgenden Grundsätzen beruhen: 1.) Ein Zentralbureau, wo Buchhaltung und Kontrolle geführt werden; 2.) alle Postbureau's (keine Nebenbureau's) werden für Einbezahlungen und die Annahme von Beweisstücken zur Verfügung gestellt; 3.) ein Minimumguthaben von ƒ 25.— auf jede Rechnung, über welches nur beim Abschluss der Rechnung disponiert werden kann; 4.) Bezahlung einer Gebühr von ƒ 5.— für die Eröffnung einer Rechnung; 5.) Erhebung von ⅛ pCt. am Ende jedes Jahrs, berechnet über die Beträge, um welche jede Rechnung vermindert ist; 6.) Bezahlung der Formulare (Chêquebücher und derartiges) zu einem Preis, der die Herstellungskosten nur wenig überschreitet; 7.) Vergütung von 1½ pCt. per Jahr für jede Summe von ƒ 100.—, welche während eines ganzen Kalendermonats auf einer Rechnung als Guthaben steht, bis zu einem Maximum von ƒ 10,000.—.

Wenn von privater Seite in genügender Weise für die Bedürfnisse des Giroverkehrs gesorgt und die Einführung eines Postchêque- und Giroverkehrs nicht ganz allgemein als eine Wohltat empfunden würde, würde der Minister es nicht für wünschenswert halten, wenn sich der Staat auf dieses Gebiet begeben würde.

In einem ausführlichen Schreiben weist unsere Kammer darauf hin, dass der Chêque- und Girodienst den Postwechsel- und Postquittungsdiensten sehr nahe kommt und erstere tatsächlich als eine noch grössere Erleichterung dieser beiden Bezahlungsweisen betrachtet werden können und wenn nun

das Publikum in noch höherem Grade von diesem Postwechsel- und Postquittungsdienst Gebrauch macht, so ist unsere Kammer der Meinung, dass das Publikum gerne die Gelegenheit benützen wird, um auf eine so viel einfachere Weise, wie durch Chêque- und Girodienst möglich sein wird, Bezahlungen zu regeln oder Incasso's zu machen. Aus den in der Antwort an den Minister näher ausgeführten Gründen ist die Kammer der Ansicht, dass auch, was die Kosten betrifft, Private nicht genügend dem Bedürfnis des Geldverkehrs entgegenkommen und unsere Kammer glaubt desshalb, dass die Einführung des Postchêque- und Girodienstes nicht unterlassen werden darf.

Die Kammer macht jedoch Schwierigkeiten dagegen, dass der Postchêque- und Girodienst allein auf die Hauptpoststellen beschränkt sein sollte; an allen Plätzen, wo Hilfsbureaus sind (und an allen Nebenbureaus), muss Gelegenheit bestehen, davon Gebrauch zu machen, da der neue Dienst sonst weder dem Bedürfnis, wo dieses am meisten empfunden wird, entspricht, noch den Aufschwung nehmen wird, der, mit Rücksicht auf die anderswo erzielten Resultate, auch bei uns erwartet werden mag.

Ueber die vom Minister angegebene Regelung wurden ferner noch einige Bemerkungen gemacht, u. a. wurde das Minimumguthaben von ƒ 25.— auf jeder Rechnung, worüber nur beim Ablaufen der Rechnung disponiert werden kann, zu hoch genannt. Der Hauptsache noch kann sich unsere Kammer, wie aus dem Bisherigen hervorgeht, mit der vorgeschlagenen Regelung — mit Ausnahme der Beschränkung der Chêque- und Girodienstes auf die Hauptpoststellen — einverstanden erklären.

Entwurf einer Verordnung auf Ladenschluss

Von der Kommission für Strafbestimmungen wurde am 11. Mai 1906 dem Gemeinderat der Entwurf einer Verordnung auf Ladenschluss vorgelegt, welche von ihr anlässlich eines ihr zur Hand gestellten Rapports einer am 30. April 1902 vom Rat ernannten Kommission ausgearbeitet worden war.

Dieser Entwurf verbietet u. a. das Offenhalten der Läden

an gewöhnlichen Wochentagen — mit Ausnahme des Samstags — zwischen 9 Uhr Abends und 6 Uhr Morgens. Eine abweichende Regelung wurde für Läden vorgeschlagen, wo keine anderen Artikel, als Ess-. und Trinkwaaren verkauft werden. Am Samstag darf ein Laden bis 11 Uhr Abends offen sein. Ferner verbietet der Entwurf, abgesehen von einigen Ausnahmen, das Offenhalten eines Ladens am Sonntag, während hinsichtlich des Sonntagschlusses für Ladenbesitzer, welche zu einer Kirchengenossenschaft gehören, bei der der wöchentliche Ruhetag nicht auf Sonntag fällt, eine andere Regelung vorgeschlagen wird.

Die Bestimmungen dieser Verordnung sind nicht anwendbar auf Apotheken, Café's und andere für das Publikum zugängliche Ess- und Trinkgelegenheiten.

Anlässlich dieses Entwurfs hat unsere Kammer sich am 18. September 1906 an den Gemeinderat von Amsterdam mit einer Adresse gewendet, in welcher sie ihre Bedenken gegen diesen Entwurf auseinandersetzt und die Hoffnung ausspricht, dass der Rat ihm seine Genehmigung nicht erteilen werde.

In ihrem Schreiben betont die Kammer, dass sie die Bewegung für die Verkürzung der Arbeitsstunden des Ladenpersonals mit Sympathie begrüsst, aber sie kann sich mit der Art und Weise, auf welche in dieser Hinsicht das Ziel erreicht werden soll, nämlich durch Einführung verpflichteten Ladenschlusses, nicht einverstanden erklären. Denn unsere Kammer ist der Meinung, dass allein dann ein Verbot, zu bestimmten Zeiten Geschäfte zu machen, von der Obrigkeit ausgehen darf, wenn diese zur Regelung eines allgemein oder nahezu allgemein geäusserten Wunsches auftritt. Von einem solchen allgemeinen Wunsch aber ist der Kammer nichts zu Ohren gekommen.

Auch ist es für unsere Kammer keineswegs ausgemacht, dass der Zweck, d. h. Abkürzung der Arbeitszeit, durch diese Verordnung erreicht werden wird. Denn auch nach der Schlusszeit können die Angestellten noch verpflichtet werden, an allerlei im Ladengeschaft vorkommenden Verrichtungen

weiter zu arbeiten. Ferner würde die Verordnung eine Bevorzugung der grossen Magazine, die meistens früh geschlossen werden, den kleineren Geschäftsleuten gegenüber ins Leben rufen, die gerade durch ihre oder eines Familienmitglieds fortwährende Anwesenheit im Geschäft im Stande sind, der Konkurrenz mit den grossen Magazinen Stand zu halten.

Schliesslich wies die Kammer nachdrücklich darauf hin, dass, wenn in Amsterdam durch eine Verordnung der Ladenschluss eingeführt werden würde, während die angrenzenden Gemeinden die Zeit fur das Offenhalten der Läden entweder gar nicht oder anders regelten, die amsterdamer Läden, besonders die an der Grenze der Gemeinde liegenden, unter der Konkurrenz der in den angrenzenden Gemeinden bestehenden oder noch zu errichtenden Geschäfte zu leiden haben würden.

Nach Verwerfung von Art 1 des Entwurfs beschloss der Rat in seiner Sitzung vom 19. Oktober 1906, die Vorlage nicht weiter zu behandeln.

Statistik der Ein- und Ausfuhr.

Durch Schreiben vom 15. November 1906 teilte der Finanzminister unserer Kammer mit, dass Interessenten aus dem Grosshandel ersucht hätten, den Posten „Leinsaat" in der Rubrik „Einfuhr zum Verbrauch" der Monats- und Jahresstatistik der Ein-, Aus- und Durchfuhr nicht mehr in Hektolitern, sondern nach dem Gewicht aufzunehmen und um in den Rubriken „Einfuhr zum Verbrauch und Ausfuhr aus dem freien Verkehr" der Monatsstatistik auch den Artikel „Copra" zu vermelden. Gegen Bewilligung dieses Gesuchs hatte Se. Exzellenz kein Bedenken, bemerkte jedoch, dass, wenn alle ölhaltende Saaten bis jetzt in Hektolitern in die Rubrik „Einfuhr zum Verbrauch" aufgenommen seien, es vielleicht Erwägung verdienen würde, um, wenn „Leinsaat" darin nach dem Gewicht vermeldet würde, für alle ölhaltenden Saaten diese Einheit anzunehmen. Der Minister wünschte nun von unserer Kammer zu vernehmen, ob wir uns damit einverstanden erklären können und ob nach unserem Urteil auch die bestehende Unterverteilung der Oelsaaten in den Statistiken einer Aenderung bedürfe.

In ihrem Schreiben vom 29. November 1906 hat die Kammer geantwortet, dass, wenn alle Getreide und Saaten bei der Einfuhr in die Hafenstädte nicht gemessen, sondern gewogen werden, es sich empfehlen würde, in der Statistik der Einfuhr zum Verbrauch die Gewichtseinheit für Lein-, Kohl- oder Rapssaat und alle andern nicht besonders genannten Oelsaaten, Hanf-, Krock- und Dedersaat anzunehmen.

In der Unterverteilung der Oelsaaten würde unsere Kammer eine Abänderung wünschen, welche sie in ihrem Schreiben namhaft macht.

Was Copra betrifft, so kommt es unserer Kammer wünschenswert vor, diesen Artikel in die Rubriken Einfuhr zum Verbrauch und Ausfuhr aus dem freien Verkehr der Normalstatistik aufzunehmen.

Schliesslich wird noch empfohlen, ausserdem noch andere, näher bezeichnete, pflanzenartige Fettwaren in den Monats- und Jahresstatistiken zu vermelden, die wie Copra per Gewichtseinheit (100 Kg.), nicht nach dem Hohlmass verhandelt werden.

Einfuhrzoll auf galvanisierte gewellte Eisenbleche

Unsere Kammer wurde darauf aufmerksam gemacht, dass seit kurzer Zeit gebogene gewellte Eisenbleche von einem Eingangszoll von 5 pCt. des Werts getroffen werden, während sie früher frei eingeführt werden konnten.

In dieser Angelegenheit richtete sich unsere Kammer mittelst Schreibens vom 20 Februar 1906 an den Finanzminister, worin sie Se. Exzellenz darauf aufmerksam machte, dass nach dem Urteil unserer Kammer der Beschluss vom 15. September 1897 derart aufgefasst werden müsste, dass alle gewellten Eisenbleche, also auch die obengenannten, zollfrei seien, vorausgesetzt, dass sie keiner weitern Bearbeitung, z. B. Anbringen von Löchern, unterworfen worden waren. Dieser Auffassung entsprechend sei seit seiner Einführung — mehr als 8 Jahre — dieser Beschluss von den Zollbehörden auch angewendet worden; nunmehr habe sich aber gezeigt, dass seit kurzer Zeit von den oben beschriebenen gebogenen Blechen ein Einfuhrzoll erhoben werde.

Ohne nun näher untersuchen zu wollen, ob die früher gehuldigte oder die jetzt angenommene Auffassung als die richtige Auslegung des Gesetzes anzusehen sei, bemerkte unsere Kammer doch, dass von der genannten Aenderung in der Auffassung des ministeriellen Beschlusses von 1897 nur die betreffenden Beamten in Kenntnis gesetzt worden sind, während keine Aenderung des Beschlusses stattgefunden hat.

Anlässlich der Schwierigkeiten, welche entstehen können — und dies wird durch Beispiele deutlich gemacht —, wenn das Publikum von einer solchen veränderten Auffassung nicht in Kenntnis gesetzt wird, richtet unsere Kammer an den Minister das Ersuchen, um, wenn eine Aenderung eines bestehenden Beschlusses für nötig erachtet wird, eine solche Aenderung in jedem Falle durch einen neuen Beschluss einzuführen, welcher dann auf die gewöhnliche Weise und zeitig zur öffentlichen Kenntnis gebracht werden müsste.

Mittelst Schreibens vom 23. März 1906 teilte uns der Finanzminister mit, dass eine niederländische Firma bei S. Exzellenz gegen die Entscheidung eines Directors des directen Steuern Berufung eingelegt habe; genannter Director hatte das Gesuch der Firma um Rückerstattung des Einfuhrzolls für eine Partie gewellter Bleche aus galvanisiertem Eisen, welche Bleche in einer Form gebogen waren, dass sie ohne weitere Bearbeitung für die Ueberdachung eines Eisenbahnschuppens verwendet werden konnten, abschlägig beschieden. Durch Verfügung Sr. Exzellenz wurde der Beschluss dieses Directors gehandhabt und eine Abschrift Ihrer Verfügung vom 18. März 1905 den übrigen Directoren zur Nachachtung zugestellt.

Aus der Tatsache, dass obengenannter Beschluss nur dazu diente, um die Entscheidung eines der Directoren zu bestätigen, werde, wie Se. Exzellenz glaubt, unsere Kammer sich überzeugen, dass Se. Exzellenz gar nicht beabsichtigt habe, eine neue Interpretation des Gesetzes zu geben.

Der Minister setzt dann weitläufig auseinander, dass es dem Geist des Tarifs und dem Wortlaut des Beschlusses von 1897 widersprechen würde, wenn gewellte Eisenbleche,

welche durch Biegen unmittelbar zu einer bestimmten Verwendung sich eignen würden, unter die vom Einfuhrzoll befreiten Eisenbleche gerechnet würden.

Wenn nun in dem Schreiben Sr. Exzellenz vom 18. November keiner neuen Lehre gehuldigt wird, so glaubt der Minister, dass keine Veranlassung vorlag, um den Inhalt dieses Schreibens auf die gewöhnliche Weise zur öffentlichen Kenntnis zu bringen.

Öffnung von Stellen für Einfuhrzölle u. s. w.

Am 19. Januar 1906 ersuchte der Director der directen Steuern u. s. w. uns um ein Gutachten über eine Adresse, worin Interessenten beim Handel eine Aenderung der Stunden wünschten, während welcher das Bureau für Eingangszölle u. s. w. in hiesiger Stadt geöffnet sein solle. In dieser Adresse wurde ersucht, um die Arbeitszeit auf den Haupt- und den Nebenbureaus fortan von Morgens 9 Uhr bis Nachmittag 5 Uhr festzusetzen.

Wir haben durch Schreiben vom 20. März 1906 geantwortet, dass wir aus den bei Interessenten angestellten Untersuchungen ersehen hätten, dass bei einem grossen Teil von ihnen ernsthafte Bedenken dagegen bestünden, wenn die Gelegenheit, um in einer späteren (Abend-) Stunde noch Documente zu erhalten, wegfallen würde. Ferner ist unsere Kammer der Meinung, dass ein ununterbrochenes Offenhalten der genannten Bureaus von 9 Uhr Vormittags bis 7 Uhr Abends sowohl für den Einfuhr-, wie für den Transitohandel wünschenswert sein würde. Eine ähnliche Regelung besteht schon seit 15 Jahren in Rotterdam und da in hiesiger Stadt an Einfuhrzöllen 4½ und in Rotterdam nur 1½ Million Gulden empfangen werden, so gibt sich unsere Kammer dem Vertrauen hin, dass die Mehrkosten, welche aus der von uns vorgeschlagenen Regelung entstehen würden, kein ernstliches Gewicht in die Wagschaale legen würden.

Durch Schreiben von 31. Mai 1906 teilte uns der Director der directen Steuern u. s. w. mit, dass der Finanzminister keinen Anlass gefunden habe, um unserem Wunsch, den wir in der Adresse, für welche unser Gutachten verlangt worden

war, geäussert hatten, zu entsprechen. Zugleich wurde uns berichtet, dass Se. Exzellenz der Meinung sei, dass ebensowenig ein Anlass zum Offenhalten des genannten Bureaus während der von unserer Kammer vorgeschlagenen Stunden vorliege, da eine solche Ausdehnung der Geschäftsstunden, welche zweifellos eine ziemliche Erhöhung der Staatsausgaben zur Folge haben würde, von den Bedürfnissen des Handels nicht gefordert werde.

Löschen von Schiffen in Lastengeld

Durch die Untersuchungskommission für den Hafenbetrieb in Rotterdam wurde der Minister für Landbau, Industrie und Handel auf einen Uebelstand beim Löschen von Schiffen aufmerksam gemacht, deren Ladung in Lastengeld gelöscht wird, d. h. wobei die Arbeit des Löschens per festgestelltes Einheitsgewicht, z. B. auf Getreide- Erz- und Kohlenbooten, ausgedrückt und versichert wird. Für viele Boote ist eine Anzahl Löschtage vorgeschrieben, welche die Anzahl Tage weit übertrifft, welche in der Tat für eine normale Löschung nötig ist; dies scheint besonders mit den Laplatabooten der Fall zu sein. Allerlei Misbräuche waren die Folge davon und das Löschen des Schiffes wurde oft in ganz unnötiger Weise verzögert. Da nun bei Artikeln, wie Getreide, Erz und Kohlen die beim Löschen verwendeten Arbeiter, die sofort angenommen werden, wenn das Boot in den Neuen Wasserweg einläuft, in Lastengeld stehen, d. h. per Einheitsgewicht des gelöschten Quantums bezahlt werden, so hat jede Verzögerung pecuniären Nachteil für die Arbeiter zur Folge, wodurch natürlich grosse Unzufriedenheit unter ihnen entsteht. Obengenannte Kommission ist nun der Meinung, dass, wenn den Arbeitern für die Zeit, während deren die Arbeit ohne ihre Schuld stillsteht, z. B. ƒ 0.25 per Stunde bewilligt würde, die Ursache vieler Klagen wegfallen würde.

Anlässlich einer vom Minister mit der Untersuchungskommission für den Hafenbetrieb in Rotterdam geführten Korrespondeuz über die Art und Weise, auf welche dem bestehenden Uebelstande am zweckmässigsten abgeholfen

werden könne, ersuchte Se. Exzellenz durch Schreiben von 4. Oktober unsere Kammer, ihre Ansicht mitzuteilen, welche sie aus der Kenntnisnahme der geführten Korrespondenz gewonnen hätte, während Se. Exzellenz zugleich hohen Wert darauf legte, zu vernehmen, welche Massregeln nach unserem Dafürhalten genommen werden müssten, um den Uebelstand, auf welchen die Kommission in Rotterdam aufmerksam gemacht hatte, zu beseitigen.

Durch Schreiben vom 17. December 1906 haben wir diesem Wunsch entsprochen und u. a. mitgeteilt, dass genannter Uebelstand sich hauptsächlich bei Ladungen geltend macht, bei welchen in der Charterpartie keine Löschzeit vorgeschrieben ist und wobei diese allein durch die Bestimmung der Artikel 457 des Handelsgesetzbuchs geregelt ist. Da in Amsterdam verhältnismässig wenig Schiffe unter solchen Charterpartieen ankommen, ist der genannte Uebelstand für unseren Hafen nicht von überwiegender Bedeutung. Unsere Kammer meint jedoch, dass für die Zukunft Vorsorge getroffen werden muss und dass eine bessere Regelung der Anzahl Löschtage durch ein Gesetz zur Abstellung der geäusserten Klagen beitragen werde; art. 457 des Handelsgesetzbuchs könnte dann nicht ungeändert bleiben. Unsere Kammer behält sich schliesslich vor, über diesen Punkt noch eingehender ihre Meinung zu äussern, da sie eine Revision des zweiten Buchs des Handelsgesetzbuchs erwarten zu dürfen glaubt.

Handelsadressbuch.

Von der niederländischen Handelskammer in London erhielten wir am 29. December 1905 ein Schreiben, in welchem uns mitgeteilt wurde, dass diese Kammer beim Empfangen von Anfragen von Kaufleuten und Fabrikanten in den Niederlanden stets mit der Schwierigkeit zu kämpfen hat, dass sie nur unvollständige Angaben der Namen und Adressen niederländischer Firmen besitzt. Die Kammer hatte desshalb beschlossen, den Versuch zu machen, ein vollständiges Handelsadressbuch für ihren eigenen Gebrauch zusammenstellen zu lassen und an unsere Kammer wurde

das Ersuchen gerichtet, ihr dabei behilflich zu sein, indem man ihr ein vollständiges Verzeichnis der Namen der Kaufleute und Fabrikanten in unserer Stadt und deren Umgebung verschaffe, soweit letztere in unserem Distrikt wohnen, wozu dann noch Angabe der Artikel, mit denen sie handeln oder welche sie fabrizieren, nebst genauen Adressen kommen müsste.

Durch Schreiben vom 22. Januar 1906 hat unsere Kammer geantwortet, dass nur zwei Adressbücher nach dem Sinne der Londoner Kammer beständen, dass jedoch keines von beiden vollständig sei. Dem an uns gerichteten Ersuchen glaubte unsere Kammer zu ihrem Bedauern nicht entsprechen zu können, da die Zusammenstellung eines solchen vollständigen Adressbuchs viele Zeit, ansehnliche Kosten und viele Arbeit erfordern würde, wofür unsere Kammer in keiner Weise über die genügenden Mittel verfügt. Ueberdies würde es, wenn ein solches Adressbuch einmal zusammengestellt ist, ein erstes Erfordernis sein, dieses jedes Jahr genau zu ergänzen — und auch für diese Ergänzungsarbeit fehle es unserer Kammer an den nötigen Hilfsmitteln.

Gleichstellung des Geburtstags der Königin mit dem Sonntag.

Wie aus einem am 20. Juni 1906 an unsere Kammer gerichteten Schreiben hervorgeht, hat sich bei der amsterdamschen Expediteursvereinigung eine Meinungsdifferenz hinsichtlich der Frage geltend gemacht, ob der Geburtstag der Königin, 31. August, im Zusammenhang mit den Arbeiten im Hafenbetrieb als ein Sonntag zu betrachten sei oder nicht. Genannte Vereinigung setzt in ihrem Schreiben weitläufig auseinander, dass der Unterschied in der Auffassung des 31. August im Hafenbetrieb zu grossen Unzulänglichkeiten führen könne. Denn der Fall sei vorgekommen, dass Cargadore von 3 Schiffen am 31. August 1905 mit dem bereits angefangenen Löschen fortzufahren wünschten, wie dies bei allen anderen Booten in Amsterdam und Rotterdam der Fall sei, dass aber die Empfänger sich geweigert hätten, zu erscheinen, da sie den 31. August als einen Sonntag betrachteten, wobei sie sich auf das Gesetz vom 27. April 1904 und auf

die Schliessung der Kaufmanns- und Schiffersbörse an diesem Tage beriefen.

Die Vereinigung ist, ohne in der Frage, ob der 31. August für einen gesetzlich anerkannten Festtag zu gelten hat oder nicht. Partei zu ergreifen, der Meinung, dass im Interesse von Handel und Schifffahrt der jetzt bestehenden Unsicherheit ein Ende gemacht werden muss und sie richtet desshalb an unsere Kammer die Bitte, bei den massgebenden Autoritäten die nötigen Schritte zu tun, um zu einer uniformen Regelung für das ganze Land und für alle Betriebe zu kommen.

Durch Schreiben vom 23. Juli 1906 haben wir der amsterdamer Expediteursvereinigung mitgeteilt, dass nach dem Urteil unserer Kammer über den Charakter des 31. August gar keine Verschiedenheit der Auffassung bestehen könne, da das Gesetz in dieser Hinsicht sehr deutlich ist und den königlichen Geburtstag nur hinsichtlich der Zahlbarkeit von Wechseln dem Sonntag gleichstellt. Diese Ansicht wurde in unserem Schreiben, sowohl an der Hand des Wortlauts des Gesetzes vom 27. April 1904 selbst, wie der schriftlichen und mündlichen Behandlung des Gesetzentwurfs näher motiviert.

Auch die Berufung auf die Schliessung der Kaufmanns- und Schiffersbörse wurde unter dem Hinweis auf Art. 59—61 des Handelsgesetzbuchs als wenig stichhaltend erachtet.

Wenn schliesslich auch die Unzulänglichkeiten, auf welche von der Vereinigung aufmerksam gemacht wird, nicht von ernsthafter Art sind, so glaubt unsere Kammer, dass eine Regelung, wie sie in dem Schreiben der Vereinigung verlangt wird, nicht nötig ist.

Tarif von Einfuhrzöllen in Niederl. Indien.

Anlässlich des anhängigen Gesetzentwurfs behufs Aenderung des Tarifs für Ein-, Aus- und Durchfuhr in Niederländisch Indien haben wir uns am 8. Oktober 1906 an die Handelskammern in Niederl. Indien mit der Bitte gewendet, uns über die Art und Weise, in welcher die Preiscourante in Niederl Indien zusammengestellt werden, sowie über die Beteiligung der dortigen Handelskammern an dieser Zusammenstellung, aufzuklären.

Mit der Art und Weise, wie die Erhebung des Einfuhrzolls nach dem Werte der Güter jetzt in Niederl. Indien geschieht, kann sich unsere Kammer durchaus nicht einverstanden erklären und sie hat ernstlich erwogen, ob und inwieweit das hier zu Lande geltende System auch in Niederl. Indien durchgeführt werden könnte.

Mit zahlreichen Beispielen wurde in unserem Schreiben gezeigt, dass bei dem jetzt geltenden System der angegebene Wert des Preiscourants in einem gewissen Augenblick mit dem wirklichen Wert oft ansehnlich differiert, so dass tatsächlich eine ganz andere Percentage an Zoll erheben wird, als durch den Tarif angegeben ist.

Ferner wird noch die Meinung ausgesprochen, dass auch mit Beibehaltung des bisherigen Systems jetzt schon sofort einige Verbesserungen, die wir in kurzen Zügen angaben, angebracht werden können.

Da diese Frage in unserer Kammer noch untersucht wird, so beschränken wir uns für unsern Bericht auf das eben Gesagte.

Revision des Gesetzes betreffend die Erhebung von Einfuhrzöllen nach dem Wert der Güter.

Nach art. 34 des Gesetzes vom 20. April 1895, welches nähere Bestimmungen über die Erhebung von Eingangszöllen nach dem Wert der Güter enthält, muss dieses Gesetz innerhalb 4 Jahre, nachdem es in Wirkung getreten ist, revidiert werden. Erst am 19. Februar 1901 wurde ein Revisionsentwurf bei den Generalstaaten anhängig gemacht, die Vorlage war nach den zu ihr gehörigen Motiven absichtlich verzögert worden, weil man es für wünschenswert gehalten hatte, diese nicht sehr dringende Revision mit derjenigen des ganzen Einfuhrtarifs zugleich zu behandeln.

Die jetzige Regierung hat indessen geglaubt, die Revision des Gesetzes vom 20. April 1895 zur Hand nehmen zu müssen und legte einen Entwurf in der königlichen Botschaft vom 22. Februar 1906 vor.

Aus diesem Entwurf ist das Gesetz vom 9. Juli 1906 hervorgegangen, während durch königlichen Beschluss vom 4. August 1906 der Text des Gesetzes, wie dieses abgeändert worden ist, bekannt gemacht wurde.

Mit der Vermeldung dieser Mitteilungen kann es nach unserer Meinung sein Bewenden haben, da die Revision eine durchaus technische ist. Nur wollen wir vermelden, dass durch den geänderten Artikel 1 des Gesetzes vom 20. April 1895 die Möglichkeit, um die Güter, die nach dem Urteil der Beamten zu niedrig angegeben sind, zu „benaderen" (Ankauf durch die Zollbeamten mit 50 pCt. Zuschlag zu dem angegebenen Wert), jetzt weggefallen ist.

Post.

Im abgelaufenen Jahr hat der Postverkehr in unserer Stadt wieder zugenommen. Indem wir einzelne Ziffern aus dem ausführlichen Bericht herausnehmen und diese mit denjenigen der zwei letzten Jahre vergleichen, so ergibt sich, dass an der hiesigen Poststelle empfangen wurden:

in 1904	in 1905	in **1906**	
19,593,964	20,175,430	**20,933,394**	Briefe
12,234,358	12,404,596	**12,945,022**	Briefkarten
21,570,110	23,425,236	**24,676,648**	Drucksachen
849,784	1,218,212	**1,469,758**	Dienstbriefe
689,328	832,916	**945,660**	Muster
803,708	913,383	**911,153**	Eingeschriebene Stücke.

Der Totalbetrag der Briefe, Briefkarten und Drucksachen ist jetzt gestiegen auf 61,881,635, was verglichen mit dem vorigen Jahr eine Zunahme von beinahe 3 Millionen ergibt.

Der Gesamtumsatz an der hiesigen Poststelle (Einnahmen und Ausgaben) ist um mehr als 6 Millionen Gulden gestiegen. Der ganze Umsatz betrug:

in	1890	ƒ 16,567,000.—
„	1895	„ 30,500,000.—
„	1900	„ 50,303,000.—
„	1901	„ 52,674,000.—
„	1902	„ 57,252,000.—
„	1903	„ 62,261,000.—
„	1904	„ 66,417,000.—
„	1905	„ 73,119,000.—
„	**1906**	„ **79,571,328.38**

Versandt wurden im Jahr **1906 1,143,482** Wechsel und Quittungen, einen Wert von ƒ **14,519,910.21** repräsentierend

gegenüber einer Ziffer von 1,071,132, repräsentierend einen Wert von ƒ 13,244,238.68½ im Jahr 1905, empfangen wurden **1906 371,922** Wechsel und Quittungen mit einem Betrag von ƒ 4,158,866.65½, gegenüber einer Ziffer von 350,077 mit einem Betrag von ƒ 3,710,610.85 in 1905.

In unserem Bericht über das Jahr 1904 haben wir ausführlich die am 15. und 16. Juli 1904 gehaltene Zusammenkunft von Abgeordneten der Handelskammern im Lande zur Besprechung des Rundschreibens des Generaldirektors des Post- und Telegraphenwesens vom 24. März 1904 betreffend die Wünsche hinsichtlich der Verbesserung des Postverkehrs vermeldet. Wir hatten damals zugleich Gelegenheit, mitzuteilen, dass der Generaldirector mit der Untersuchung der in dem Bericht der Versammlung zur Sprache gebrachten Punkte einen Anfang gemacht habe und das Resultat dieser Untersuchung seiner Zeit mitteilen würde. Dies ist nunmehr durch Schreiben vom 26/27. Februar 1906 geschehen.

In der genannten Zusammenkunft vom 15. und 16. Juli 1904 hat die Versammlung sich nicht mit Fragen über den internationalen Postverkehr beschäftigt, da der Internationale Postkongres, der 1905 in Rom hätte gehalten werden sollen, verschoben worden war. Sobald nun vom Generaldirector Bericht empfangen worden war, dass der Internationale Kongres im April 1906 stattfinden sollte, wurde die zweite Zusammenkunft als Fortsetzung der ersten, auf 5. Februar 1906 im hiesigen Stadthaus festgesetzt.

Vertreten waren 38 Kammern und von Seiten des Hauptvorstandes wohnten dieser Zusammenkunft dieselben Herrn bei, die auch auf der ersten Zusammenkunft anwesend gewesen waren. Im Gegensatz zur ersten Zusammenkunft waren nicht vertreten die Kammern von Appingedam, Rotterdam und Zwolle, dagegen wohl die Kammern von Bergen op Zoom, Enschedé, Gorinchem, Hengelo und Steenwijk.

Durch das schon in der ersten Versammlung ernannte Bureau wurde jetzt auch wieder ein Rapport über das, was in der Versammlung behandelt worden war, zusammengestellt und dieser am 28. März 1906 dem Generaldirector des Post-

und Telegrafenwesens zugeschickt. Er wurde von diesem unmittelbar dem Delegierten der niederländischen Regierung auf dem Internationalen Kongres in Rom mitgeteilt.

Durch Schreiben vom 27/28 November teilte der Generaldirector dem Bureau die Beschlüsse mit, welche über die in den Zusammenkünften vom 5. Februar 1906 besprochenen Punkte von dem Postkongress im Rom gefasst worden waren. Von diesem Schreiben wurden die Abgeordneten der Kammern am 19. Dezember 1906 in Kenntnis gesetzt.

Mit der niederländischen Handelskammer in Paris correspondierten wir sowohl im Jahre 1905, wie im abgelaufenen Jahr über die Möglichkeit einer besseren und rascheren Verbindung zwischen Paris und Amsterdam per Nachtzug, besonders mit Rücksicht auf die Post, die erst um 11.5 G. Z. in Amsterdam ankommt und Nachmittags ausgetragen wird. Unsere Kammer wurde ersucht, den Generaldirector darauf aufmerksam zu machen, wie wünschenswert eine solche Verbesserung sei.

Dieser Bitte haben wir am 27. Juni 1905 entsprochen und erhielten wir vom Generaldirector einige Schreiben, aus denen hervorging, dass die Verbesserung der Nachtverbindung hauptsächlich in Belgien gesucht werden müsse und am 13/15. Februar erhielten wir die Mitteilung, dass der Generaldirector von der Direction der belgischen Bahnen die Zusage erhalten habe, dass sie den Lauf der fraglichen Nachtzüge zum Gegenstand des Studiums machen werde. Letzteres Schreiben haben wir am 21. Februar 1906 der Handelskammer in Paris mitgeteilt.

Schliesslich meldete uns der Generaldirector am 20/21. Juni 1906, dass es der Direktion der belgischen Bahnen bis jetzt noch nicht gelungen sei, die Schwierigkeiten aus dem Wege zu schaffen, welche einer verfrühten Abfahrt des Zugs 131 aus Brüssel im Wege stünden. Am Schlusse seines Schreibens teilte der Generaldirector gleichwohl mit, dass er jede sich darbietende Gelegenheit, um zu einer so gewünschten Verbesserung in diesem Postverkehr zu gelangen, ergreifen werde.

Vom Telegraphendienst kann wieder eine Zunahme vermeldet werden.

Vergleichen wir die Ziffern über die letzten 3 Jahre, dann sehen wir, dass wurden:

	Anzahl Telegramme in:		
	1904.	1905.	**1906.**
Aufgegeben	585,445	638,743	**627,712**
Bestellt	676.699	717,400	**728,641**
Aufgegeben und weiter telegraphiert	4,380,662	5,081,024	**5,324,838**
Direct gewechselt zwischen England, Deutschland und den Niederlanden	160,521	222,344	**250,809**
Total behandelte Telegramme	5,803,327	6,659,511	**6,932,000**

Auch die Anzahl Gespräche per Telephon nahm im abgelaufenen Jahr wieder zu.

Ueber Telegraphie sei nur vermeldet, das durch Königl. Beschluss vom 10. Mai 1906 für telegraphische Mitteilungen von auf radio-telegraphischem Weg von Schiffen in See erhaltenen Meldungen und Notsignalen ein vorläufiger Tarif festgestellt worden ist. Nach Artikel 2 geschieht die Lieferung von Berichten per Telegraph an diejenigen, die sich dafür angemeldet haben, *innerhalb* der Niederlande gegen Erhebung vom Adressaten einer Küstentaxe von verläufig einem Gulden für jeden Bericht, vermehrt mit einem Betrag von 50 Cents, wenn das zusammenzustellende Telegramm nicht mehr als 10 Worte enthält und von 25 Cents darüber für jede darauf folgenden 10 Worte oder einen Teil davon. Die Lieferung der Berichte kann jedoch vom Minister für Waterstaat, Industrie und Handel für jeden Interessenten in Verband sowohl mit der Anzahl, sowie dem Umfang der verlangten Angaben, auf einen festen Preis fixiert werden. Bei Lieferung der Berichte an Interessenten *ausserhalb* der Niederlande werden die angegebenen Kosten um den darauf anwendbaren ausländischen Telegrammtarif erhöht.

Telephonie. (Gemeinde).

Auch im Jahr 1906 ist das Telephonnetz wieder ansehnlich ausgebreitet worden.

Die Anzahl Aufstiegpunkte wurde von 261 auf 276 gebracht, während am 31 December 1906 noch 7 in der

Anlage begriffen waren. Demzufolge wurde die Anzahl dahin führender Kabel mit 84 von 1, 4 von 28, 7 von 56 und 1 von 112 vermehrt und mit 10 von 14 vermindert, so dass die Zunahme der Anzahl Kabelleitungen 560 beträgt.

Die totale Länge an Untergrundsleitungen betrug am 31. December 17,093,616,4 M., anwesend in:

23.837,—	M.	Grund-kabel	von 224	Leitungen
33.568,—	„	„	„ 112	„
60.713,4	„	„	„ 56	„
134.700,5	„	„	„ 28	„
36.389,5	„	„	„ 14	„
1.504,—	„	Wasserkabel	„ 112	„
1.264,—	„	„	„ 56	„
2.431,—	„	„	„ 28	„
410,—	„	„	„ 14	„

Ueberdies liegen noch auf einzelnen Punkten besondere Teile Wasserkabel, wie:

439,—	M.	von	14	Leitungen
353,—	„	„	7	„
482,—	„	„	1	„

und für diverse Zwecke noch 1,252— M. von 4 und 1,805— M. von 2 Doppelleitungen, zusammen 17,110,608,4 M. doppelte Leitung gegen 15,909,132,4 M. am 31. December 1905.

Im Zusammenhang mit der Untergrundausbreitung wurde auch das Uebergrundnetz wesentlich verändert, besonders durch Entfernen einer Pfahlroute, durch das Bauen einer neuen Pfahlroute und von Aufstiegpunkten.

Die Anzahl der während des Jahrs 1906 eingelaufenen Fragen um Anschluss betrug:

971	für	gewöhnliche	Anschlüsse
31	„	„	Privat-Linien
57	„	Gemeindeanschlüsse und	
5	„	„	Gemeindeprivatlinien;

Ausserdem wurden angefragt:

516 Umzüge und 1892 Veränderungen bestehender Anschlüsse.

Auf den Telephontafeln waren besetzt:

am 1 Januar	6,574	Nummern
„ 1 Februar	6,687	„
„ 1 März	6,802	„
„ 1 April	6,894	„
„ 1 Mai	6,894	„
„ 1 Juni	7,006	„
„ 1 Juli	7,088	„
„ 1 August	7,127	„
„ 1 September	7,171	„
„ 1 October	7,258	„
„ 1 November	7,260	„
„ 1 December	7,333	„
„ 31 „	7,387	„

Also eine Zunahme um 813 Nummern.

Die Anzahl angeschlossener Posten (d. h. Telephonapparate, die direct oder indirect Gelegenheit geben, am Telephonverkehr teil zu nehmen, betrug am 31. December 1905 **8056** und am 31. December 1906 **9126**.

Ferner waren im Gebrauch 296 Privatlinien. Die Anzahl geführter Gespräche per 24 Stunden betrug am:

5. Januar, während des Tages (8 Uhr Vorm.—10 Uhr Nachm.) 52,479, am 27. Dezember war diese Anzahl 65,706, hatte also um 13,227 zugenommen.

Die Durchschnittszahl angefragter Verbindungen des Tagdienstes über das ganze Jahr (Resultat von 24 Zählungen) war 54,038 Anfragen durchschnittlich per 24 Stunden, gegen 41,482 über das vorige Jahr.

Unter den angefragten Verbindungen sind auch diejenigen begriffen, welche aus den öffentlichen Zellen geführt wurden bis zu einem Totalbetrag von 33,619 (1905 : 29,634), wovon 25,526 (1905 : 23,026) aus den Zellen in der grossen Börse.

Aus der von unserer Kammer in Sachen der Gemeindetelephonie geführten Korrespondenz vermelden wir Folgendes:

Am 18. Juli 1906 hat unsere Kammer sich an Bürgermeister und Wethouders mit einem Schreiben gewendet, worin wir mitteilten, dass wir mit Aufmerksamkeit den Umstand verfolgten, dass nach den geltenden Bestimmungen

es nicht möglich war, von einem telephonischen Anschluss im Telephonbuch weitere Aufnahme zu bekommen, als *eine* mehr als die Anzahl der im Gebrauch befindlichen Telephonapparate beträgt. Wir gaben desshalb in Erwägung, die Möglichkeit zu eröffnen, um mehrere Namen in das Telephonbuch aufzunehmen, aber nur gegen eine gewisse Entschädigung, um Misbrauch zu verhüten.

Wir können dem beifügen, dass im Beginn des jetzt laufenden Jahrs unserem Ansuchen entsprochen worden ist. Die Entschädigung für jede weitere Aufnahme, als bereits erlaubt war, beträgt *einen* Gulden.

Intercommunale Telephonie

In unserem letzten Jahresbericht haben wir ausführlich die auch von unserer Kammer gemachten Anstrengungen vermeldet, um eine telephonische Verbindung zwischen unserem Lande und Frankreich zu erhalten. In der offiziellen Beantwortung des Kapitels IX des Budgets für das Dienstjahr 1906 teilte der Minister für Waterstaat, Industrie und Handel mit, dass mit der französischen Verwaltung Verhandlungen eingeleitet seien, um das Zustandekommen dieser internationalen Telephonverbindung zu beschleunigen. Wir ersuchten darauf am 23. April 1906 den Minister, uns mitzuteilen, ob man sich bereits mit der französischen Verwaltung verständigt hätte und ob man sich bereits mit der belgischen Verwaltung, deren Vermittelung nötig war, ins Einvernehmen gesetzt hätte.

Durch Schreiben vom 2. Mai 1906 teilte der Minister uns mit, dass die Unterhandlungen mit der belgischen Telegraphenverwaltung auch eine von Sr. Exzellenz vorgeschlagene Herabsetzung des Tarifs für den belgisch niederländischen Telephonverkehr betreffen, der in engem Zusammenhang mit den für den niederländisch-französischen Verkehr festzustellenden Tarifen stünde. Ueber diese Tarifsherabsetzung hat die belgische Verwaltung aber noch keinen Beschluss gefasst.

Ertrag des Stempeldebits.

Der Ertrag der Stempelsteuer in der Gemeinde Amsterdam betrug über die folgenden Rubriken:

		1905	1906
A. Formatstempel, Jagd- und Fischakten und Mietkontrakte		*f* 291,780.52½	*f* **800,596.25**
B. Quittungen und Handelspapier van 5 Cents . .		„ 289,700.85	„ **275,176.95**
C. Handelspapier von höherem Betrag		„ 141,065.85	„ **148,071.05**
D. Effekten:			
I. Der Proportionalsteuer unterworfen			
a Anteile in Prämienanleihen (1 pCt.).	*f* 39,749.50		
b Anteile in ausländischen Gesellschaften (3 °/oo) . . .	„ 406,010.15		
c Inländische Pfandbriefe (1°/oo)	„ 6,583.90		
d Alle andern Stücke (2 °/oo)			
inländische	„ 195,052.40		
ausländische.	„ 374,048.70		
II Nach der Oberfläche des Papiers gestempelt			
a Gründeranteile u. s. w.. . . .	„ 5,491.70		
b Beweise von Uebernahme von Effekten und Certificaten von Administrationsbureaus	„ 6,276.10		
Total der Effektenstempelsteuer .		„ 1,282,278.25	„ **1,033,212.45**
E. Andere Stücke		„ 887.55½	„ **644.02**
Total zusammen		*f* 2,005,713.03½	*f* **1,757,700.72**

Der Totalertrag war also 1906 ansehnlich geringer, als über das Jahr 1905, nämlich *f* 248,002.30½. Dieser geringere Ertrag wurde hauptsächlich durch die Gruppe Effekten und mehr speziell durch die unter d. genannten veranlasst. Denn die daselbst genannten inländischen Stücke brachten der Staatskasse mehr als 60,000, die ausländischen selbst mehr als 200,000 Gulden weniger ein.

Fallimente.

Im Jahr 1906 sind im Gerichtsbezirk Amsterdam 369 Fallimente, sämtlich durch die Rechtbank, ausgesprochen worden.

Beendigt wurden durch Accord 43 Fallimente mit einem Gesamtbetrag der konkurrierenden Schuldforderungen von ƒ 788,315.66½, verteilt über 1849 Gläubiger und an Vorzugsforderungen von ƒ 95,343.07½, verteilt über 209 Gläubiger.

Abgerechnet wurden 152 Nachlassenschaften; der Totalbetrag an konkurrierenden Schuldforderungen betrug ƒ 1,537,956.80, verteilt über 3760 Gläubiger, während 503 Gläubiger für einen Totalbetrag von ƒ 77,176.28½ Vorzugsforderungen eingereicht hatten.

TA

el

1.	An	3(H
2.	An	B E
3.	B	F
4.	Bl	2
5.	Kü	F
6.	Te	4
7.	Ca	F
8.	Kä	6
9.	Ch	F
10.	Ge	F
11.	Ca	C
12.	Ca	F
13.	Ca	3
14.	Ka	F
15.	Cyl	F
16.	Dis	F
17.	Di	

ZWEITES KAPITEL.

HANDEL.

II. HANDEL.

Der allgemeine Eindruck, den man bei der Verarbeitung des Stoffes dieses Kapitels erhält, ist günstig. Der Handel in einzelnen Artikeln ist dieses Jahr selbst für unseren Markt vorteilhaft gewesen.

Darunter sind zu rechnen Tabak, Zinn und Cacao. Günstig waren die Resultate bei Holz, Häuten und Zucker. Auch Copra blieb für unsern Markt ein sehr wichtiger Artikel, wiewohl das verhandelte Quantum lange nicht so gross war, als voriges Jahr. Für Chinarinde war das Jahr gut, wiewohl die Preise durch die grossen Anfuhren niedrig blieben.

Aber hoch über allen steht der Tabak, der einen lebhaften Umsatz und gute Geschäfte gebracht hat. Der Hauptsache nach war dies dem Sumatratabak zu danken. Nicht nur dass die Pflanzer durch die hohen Verkaufspreise sehr grosse Gewinne machten, auch die Händler, die aus früheren Ernten noch sehr kleine Vorräte hatten, machten vorteilhafte Geschäfte und verkauften das ganze Jahr hindurch das Aufgenommene rasch und befriedigend. Die vergleichenden Ziffern der letzten zwei Jahre sind dann auch, was das finanzielle Resultat betrifft, sehr günstig für das abgelaufene Jahr. Wiewohl das verkaufte Quantum dieses Jahr kleiner war, betrug dessen Wert in 1906 etwa ƒ 18,0000,000.— mehr, als in 1905. Und auch für die folgenden Jahre bleiben die Aussichten günstig. Keine drückenden Vorräte bei Händlern, Erwartung eines guten Ausfalls und eine nicht zu reichliche Ernte lassen wieder ein gutes Jahr erwarten.

Den vielen günstigen Resultaten, welche man in diesem Kapitel finden wird, stehen aber auch andere gegenüber, die weniger günstig lauten. Es gibt einzelne Artikel, welche nicht mehr in genügender Weise die auf sie verwendete Mühe lohnen und den interessierten Kapitalien keinen ge-

nügenden Gewinn abwerfen. Unter anderen ist dies der Fall bei dem Artikel Kaffee. Durch die abnehmenden Javaernten vermindern sich die Anfuhren seit Jahren, wodurch der alte Java Fancy-handel stets mehr und mehr seine Bedeutung verliert. Die niedrigen Preise und die Missernten, mit denen Java so häufig zu kämpfen hat, sind für Unternehmungen zu nachteilig gewesen und es ist zu erwarten, dass die Ernten auch fernerhin abnehmen werden.

Zwar werden die kleineren Anfuhren aus Niederl. Indien in den Niederlanden durch die Einfuhren von Santoskaffee reichlich aufgewogen, aber auch in diesem Artikel wird es durch das mehr und mehr directe Kaufen der Händler an kleineren Plätzen stets schwieriger, Geschäfte zu machen.

Ausserdem waren die Anfuhren von Santos nach den Niederlanden in den letzten Monaten sehr klein, seitdem die Regierung des Staates São Paulo ihr Produkt valorisiert und der Kaffe allein dahin geht, wo man hohe Vorschüsse auf Konsignationen zu geben bereit ist.

Bekannt ist, dass der von Amsterdam gekaufte Santoskaffee, mangels einer directen Schiffahrtverbindung, grossenteils in Rotterdam aufgeschlagen wird. Es ist nur zu wünschen, dass die Anstrengungen, um eine directe Verbindung mit Santos zu erhalten, den gehofften Erfolg haben mögen.

Die Liquidationskasse sah den Terminumsatz in Kaffee abnehmen, auch in Pfeffer und Zinn ging weniger um, während der Umsatz in Gewürznelken und Zucker tüchtig vorwärts ging.

Registriert wurden im Ganzen in:

	1906.	1905.
Santos Kaffee . . .	**948,000** Ballen.	1,006,000 Ballen.
Pfeffer.	**80,600** „	82,600 „
Gewürznelken . . .	**35,800** Matten.	14,000 Matten.
Zinn	**103,600** Blöcke.	128,600 Blöcke.
Zucker.	**517,500** Sack.	416,500 Sack.

Anchovis.

Im abgelaufenen Jahr war über Mangel an Geschäften nicht zu klagen, der Fang war, wiewohl er den grossen

Erwartungen nicht entsprach, so schlecht noch nicht. Die Preise waren meist steigend.

Vor dem Fang kam in jährigem Fisch ein empfindliches Sinken und zwar durch Verkaufen ängstlicher Inhaber; bald aber liefen die Preise tüchtig auf, weil der Fang kleiner war, als erwartet wurde und sie blieben bis spät in den Herbst durch regelmässige Konsumtionsnachfrage stets steigend.

Der Handel in neuem Fisch war sehr geregelt, auch während des Herbstes. Der erste Abschluss kam am 1. Mai bis ƒ 28.— zu Stand. Preise liefen dann zurück bis ƒ 23.50, um dann wieder rasch bis ƒ 34.— zu steigen und, nach einer kurzen Reaction, bis ƒ 37.50 Beginn November und ƒ 42.— Ende November.

Der Fang betrug etwa 50,000 Anker schöne Sorte.

Im Fang 1905 war guter Handel. Preise liefen von ƒ 35.— bis ƒ 38.—, reagierten wieder bis ƒ 32.—, um, dem Steigen in neuem Fisch folgend, bis ƒ 51.— aufzulaufen.

Von früheren Jahren war allein der Handel in Fängen 1901 und 1902 von einiger Bedeutung.

Der Lauf der Preise in den verschiedenen Jahrgängen war folgender:

	vor dem Fang:	während des Fangs:	nach dem Fang:
1898	ƒ 36½ à 40 à 37½	ƒ 40 à 39 à 41	ƒ 45
1899	—	„ 40	„ 49
1900	„ 37 „ 40	„ 38 „ 44	—
1901	„ 37½ „ 41½ „ 36 à 38½	„ 37½ „ 40 „ 44 à 45	„ 45 à 50
1902	„ 38½ „ 41½ „ 38½ „ 40½	„ 38 „ 37 „ 47 „ 46¼	„ 46½ „ 47 à 47½ à 50
1903	„ 38 „ 41½ „ 37½	—	„ 51
1904	„ 40 „ 40½ „ 37 „ 38½	„ 38 „ 35 „ 44	„ 51
1905	„ 35 „ 38 „ 35½ „ 36½ à 35 à 40	„ 32 „ 39 „ 43 „ 41½	„ 51 „ 50
1906	„ —	„ 28 „ 23½ „ 29 „ 34 à 32	„ 32½ „ 37 „ 36½ „ 42

Statistik 1897—1906.

Jahre.		Fang.		Höchster Preis. Neue.	Höchster Preis. Jährige.	Niedrigster Preis. Neue.	Niedrigster Preis. Jährige.		Versandt im Lauf des Jahres.			Vorrat Ult. December.	
1897	ca.	30,500	anker	ƒ 43	ƒ 55½	ƒ 25	ƒ 29½	ca.	29,600	anker	ca.	21,300	anker
1898	„	59,000	„	„ 35	„ 54	„ 31½	„ 39	„	43,300	„	„	37,000	„
1899	„	21.700	„	„ 39½	„ 54	„ 25	„ 32½	„	23,200	„	„	35,500	„
1900	„	38,000	„	„ 34	„ 50	„ 29	„ 32	„	39,100	„	„	34,400	„
1901	„	90,000	„	„ 29	„ 40	„ 19	„ 25	„	57,800	„	„	66,600	„
1902	„	100,000	„	„ 18	„ 31	„ 15½	„ 17½	„	80.900	„	„	85,700	„
1903	„	7.000	„	„ 21½	„ 23¼	„ 19½	„ 17½	„	26.700	„	„	66,000	„
1904	„	4,000	„	„ 28¾	„ 28¾	„ 21	„ 20¼	„	32,000	„	„	38,000	„
1905	„	20,000	„	„ 35	„ 36½	„ 22½	„ 28	„	40,000	„	„	18,000	„
1906	„	50,000	„	„ 42	„ 51	„ 23½	„ 32	„	39.500	„	„	28.500	„

Rottang.

Die aufgeweckte Stimmung, womit das Jahr für die meisten Sorten anfieng, konnte sich nicht halten, da zu grosse Quantitäten importiert wurden und viele Fabriken überdies direct im Produktionslande kaufen. Dabei waren viele Partieen von inferieurer Qualität, entweder schlecht von Farbe, oder weich und brüchig, oft incourant von Dicke und mehrmals im Innern der Büschel verfälscht. Dies Alles hat unseren Markt zu einem Teil in Diskredit gebracht und niedrige Preise zur Folge gehabt, wobei die guten Sorten mitgeschleppt wurden; allein Sarawak machte eine günstige Ausnahme. Unser Markt schliesst mit einem grossen Vorrat.

Wiewohl der Zustand also durchaus nicht rosenfarbig war, ist die Anfuhr, unter welche auch die auf Lieferung verkauften Partieen aufgenommen sind, sehr ansehnlich gewesen.

Statistik.

Vorrat am 1 Januar 1906. . . .	418	Tonnen.
Anfuhr in 1906.	**4459**	„
	4877	Tonnen.
Verkauf in 1906	3415	„
Vorrat am 31 December 1906 . .	**1462**	Tonnen.

Der unverkaufte Vorrat besteht aus: etwa 40 T. Banjermassing, 11 T. Borneo und Bulangan, 191 T. Padang, 989 T. Kuti und 231 T. Tohiti und Sabutan.

Die Anfuhr in Amsterdam von allen Sorten zusammen betrug:

In 1897	1,755	Tonnen.
„ 1898	863	„
„ 1899	884	„
„ 1900	2,909	„
„ 1901	1,968	„
„ 1902	2,295	„
„ 1903	3,338	„
„ 1904	3,672	„
„ 1905	3,723	„
„ **1906**	**4,459**	„

Die Preisnotierungen am 31. December per 50 Kg. waren, wie folgt:

	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Prima Banjerm.	ƒ16 à 18	18 à 20	22 à 24	30 à 32	23 à 24	26 à 28	20 à 22	24 à 26	19 à 22	20 à 21
Secunda „ .	„ 13 „ 14	14 „ 15	17 „ 19	22 „ 24	17 „ 18	18 „ 19	14 „ 16	15 „ 17	14 „ 15	14 „ 16
Prima Borneo .	„ 16 „ 18	18 „ 20	22 „ 24	26 „ 28	20 „ 21	23 „ 25	18 „ 20	22 „ 24	17 „ 20	18 „ 20
Secunda „ .	„ 12 „ 14	13 „ 15	17 „ 19	20 „ 22	16 „ 17	18 „ 20	13 „ 15	13 „ 15	13 „ 14	13 „ 15
Prima Padang .	„ 15 „ 16	16 „ 18	20 „ 22	21 „ 28	19 „ 20	18 „ 19	18 „ 20	17 „ 18	18 „ 20	17 „ 19
Secunda „ .	„ 11 „ 13	12 „ 14	16 „ 18	17 „ 19	13 „ 14	14 „ 15	13 „ 14	12 „ 14	14 „ 15	12 „ 14
Sarawak.......	„ 8 „ 9	8 „ 10	13 „ 15	16 „ 18	13 „ 14	15 „ 16	9 „ 11	13 „ 14	10 „ 13	15 „ 17
Gorontalo.....	„ 8 „ 10	8 „ 10	10 „ 13	8 „ 11	9 „ 14	9 „ 14	9 „ 11	8 „ 11	9 „ 12	12 „ 14
Koetie, hell, dünn	„ 6 „ 8	8 „ 10	10 „ 12	7 „ 9	8 „ 11	9 „ 12	7 „ 9	7 „ 9	8 „ 11	7 „ 8
„ braun, dick	„ 4 „ 6	6 „ 8	7 „ 9	6 „ 7	5 „ 6	5 „ 8	5 „ 6	5 „ 6	6 „ 8	4 „ 6
Tohiti........	—	—	—	—	—	—	—	—	7 „ 9	6 „ 7
Saboetan.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 „ 9

Cacao.

In sehr ruhiger Stimmung eröffnete der Cacaomarkt, der herrschende Ton hatte selbst etwas von Mattheit, welche den grossen Anfuhren zuzuschreiben war, wodurch die Käufer in den Stand gesetzt wurden, sich zu niedrigeren Preisen zu versehen.

Spekulanten drückten, in Erwartung noch niedrigerer Preise, den Markt durch Blancoverkäufe in grossem Masstab.

Die Berichte aus den Produktionsländern jedoch, welche kleinere Ernten in Aussicht stellten, hatten ein Eingreifen der Händler und Fabrikanten zur Folge, so dass alle Anfuhren, von welcher Sorte auch, rasch zu höheren Preisen abgesetzt werden konnten.

Das Steigen dauerte an und gegen Ende des Jahrs ist eine Preiserhöhung von 40—45 pCt. zu konstatieren.

Von Java-cacaoauctionen liefen die von Januar, Februar und März verhältnismässig gut ab, aber im Allgemeinen mit wenig Animo. Erst in den Mai-, Juli- und Augustauctionen kam mehr Leben hinein und ging das Angebot grossenteils flott über Taxation weg.

In der Octoberauktion waren die guten Sorten begehrt, während man sich für die geringeren wenig interessierte.

Die Novemberauction, welche ein grosses Quantum brachte, lief für alle Sorten ziemlich flott ab.

Die Java-ernte lieferte:

Von	1	Januar	bis	30	Sept.	1902	10,252	Picols.
„	1	„	„	30	„	1903	18,743	„
„	1	„	„	30	„	1904	10,930	„
„	1	„	„	30	„	1905	10,060	„
„	1	„	„	30	„	**1906**	**20,293**	„

Hievon wurden direct verschifft nach:

							Niederland.	Singapore.	Andern Ländern.			
Von	1	Jan.	bis	30	Sept.	1902	7,472	2,770	10	picols	= 10,252	picols.
„	1	„	„	30	„	1903	12,916	5,257	570	„	= 18,743	„
„	1	„	„	30	„	1904	8,805	1,909	216	„	= 10,930	„
„	1	„	„	30	„	1905	7,322	1,457	1,281	„	= 10,060	„
„	1	„	„	30	„	**1906**	**14,029**	**593**	**5,671**	„	= **20,293**	„

Totalverschiffung über das ganze Jahr:

Von	1	Jan.	bis	31	Dec.	1902	9,921	3,706	10	picols	= 13,637	picols.
„	1	„	„	31	„	1903	19,235	6,187	647	„	= 26,069	„
„	1	„	„	31	„	1904	11,058	2,928	241	„	= 14,227	„
„	1	„	„	31	„	1905	16.344	1,529	2,260	„	= 20,133	„
„	1	„	„	31	„	**1906**	**18,795**	**872**	**7,312**	„	= **26,979**	„

Cacaobutter.

Von Van Houtens Cacaobutter kamen im abgelaufenen Jahr 880,000 Kg. in Auction. Die Preise bewegten sich zwischen 65 und 84½ Cents, mit einem Durchschnittspreis von etwa 72½ Cent gegen etwa 66½ Cent in 1905.

Ferner wurden in den monatlichen Auctionen etwa 115 Tonnen von der Marke „de Jong" verkauft, wovon die Preise zwischen 62½ und 82¼ variierten.

Die angebotene Produktion anderer niederländischer Fabriken wurde zu Preisen, die denen der monatlichen Auktionen verhältnismässig entsprachen, unter der Hand verkauft.

Diverse Quantitäten der Marke „Mignon" und „Drei Kronen" (Stollwerck) kamen regelmässig in Auktion, sie wurden ganz oder teilweise verkauft, je nachdem der Preis den Käufern konvenierte.

Quantitäten und Durchschnittspreise von Cacaobutter Marke Van Houten während der letzten 10 Jahre:

1897	± 742000 Kg.	.... 56¼ cts.	per ½ Kg.
1898	„ 775000 „	.... 58½	„ „ „ „
1899	„ 855000 „	.... 81½	„ „ „ „
1900	„ 885000 „	 92	„ „ „ „
1901	„ 915000 „	 79	„ „ „ „
1902	„ 860000 „	.... 67¼	„ „ „ „
1903	„ 845000 „	 62	„ „ „ „
1904	„ 850000 „	.... 66½	„ „ „ „
1905	„ 855000 „	.... 66½	„ „ „ „
1906	„ **880000** „	.... **72½**	„ „ „ „

Copra.

Wie die Statistik zu sehen gibt, ist das Jahr 1906 in der Totalausfuhr des Artikels hinter seinem Vörganger erheblich zurückgeblieben und zwar mit etwa 86,000 Tonnen. Von den weiter unten nicht genannten Produktionsplätzen, wie die Südseeinseln, Malabar, Zanzibar u. s. w. fehlen zuverlässige Ziffern; nimmt man diese Ausfuhr zu etwa 35,000 T. an, so wird die totale Produktionsziffer für 1906 etwa 235,000 T. Der Consum ist damit gleich geblieben, denn nirgends in Europa sind Vorräte von einiger Bedeutung vorhanden und es hat auch für 1905 keinen Ueberschuss gegeben. Die stets steigenden Preise beweisen, dass Copra schwer zu ersetzen ist und dass selbst hohe Preise dem Consum nicht allzusehr im Wege stehen.

Von den Verschiffungen, die nach sehr vielen Häfen dirigiert werden, hatte Amsterdam auch dieses Jahr einen tüchtigen Anteil, während unser Markt, was den Handel betrifft, widerspruchslos stets tonangebend ist.

Auch für Verschiffung mit combinierten Wahlen Marseille, Holland, Hamburg und Bremen lassen sich Stimmen hören. Auch Wahl für Spanien, Italien, Triest u. s. w., wie in Singapore abgeladen wird, wird für wünschenwert gehalten.

Der Export von Copra betrug aus:

	Java.	Macassar.	Sangir. Menado. Gorontalo.	Padang.	Singapore. Penang.	Ceylon.	Manilla.	Total.
1897	5,630 ton	4,076 ton	4,000 ton	2,678 ton	30,593 ton	7,831 ton	46,290 ton	101,098 ton
1898	3,086 „	8.226 „	6,000 „	5,515 „	35,363 „	37,192 „	15,094 „	110,476 „
1899	46,011 „	12,012 „	10,486 „	3,900 „	52,182 „	23,905 „	12,253 „	160,749 „
1900	35,257 „	13,982 „	10,296 „	5,487 „	28,214 „	18,059 „	57,361 „	168,656 „
1901	27,688 „	12,151 „	10,482 „	4,737 „	26,111 „	21.916 „	28,854 „	131,939 „
1902	45,129 „	28,045 „	17,698 „	5,364 „	50,490 „	18,740 „	45,070 „	210,496 „
1903	15.406 „	9,799 „	11,653 „	6,231 „	52,420 „	34,713 „	78,874 „	209,096 „
1904	29.706 „	9,125 „	11,746 „	6,120 „	42,076 „	33,578 „	38,383 „	170,738 „
1905	107,709 „	25,961 „	19,514 „	6,545 „	58,915 „	17,740 „	49,715 „	286,099 „
1906	**52,000 „**	**9,641 „**	**13,887 „**	**6,309 „**	**39,215 „**	**21,212 „**	**57,900 „**	**200,161 „**

Lauf der Preise per 100 Kg. von Java-copra basis: dampfend oder prompte Abladung in Ballen:

	Höchster.	Niedrichster.	Schluss.
1897...	ƒ 16¼	ƒ 13¾	ƒ 16¼
1898...	„ 20¼	„ 17½	„ 18
1899...	„ 20	„ 16½	„ 18
1900...	„ 18½	„ 16½	„ 17½
1901...	„ 22¼	„ 17½	„ 22¼
1902...	„ 24	„ 18⅜	„ 19½
1903...	„ 19½	„ 17½	„ 19
1904...	„ 21⅞	„ 18¾	„ 21⅜
1905...	„ 21½	„ 18⅜	„ 21¼
1906...	**„ 30¼**	**„ 21⅜**	**„ 28¾**

in 1906 durchschnittlich:

Januar	ƒ 21½
Februar	„ 21¾
März	„ 21⅝
April	„ 22⅞
Mai	„ 24⅜
Juni	„ 24¼
Juli	„ 25
August	„ 25¼
September	„ 25½
October	„ 27
November	„ 28⅜
December	„ 28¾

Droguen.

Cassia fistula.

Röhren. Das abgelaufene Jahr charakterisierte sich durch eine fortdauernd lustlose Stimmung, hervorgerufen durch nahezu ununterbrochenen Mangel an Ordres bei den Händlern. Der grosse Vorrat in erster Hand blieb denn auch nahezu unberührt, wiewohl die Besitzer geneigt waren, dafür niedrige Preise anzunehmen. Anfuhren blieben nahezu ganz aus.

Für directes Bedürfnis wurde ab und zu gute Qualität gekauft für ƒ 6.— à ƒ 7.— per 50 Kg.

Vorrat 1 Januar 1906: 2360 Picols; Anfuhr 130 Picols; Verkauf 180 Picols; unverkauft 2310 Picols.

Mark war ab und zu gefragt, wurde aber nicht importiert.

Anfuhr in Amsterdam:

	Röhren.	Mark.
1897	ca. 1,870 pic.	380 pic.
1898	„ 480 „	260 „
1899	„ 2,080 „	140 „
1900	„ 2,540 „	150 „
1901	„ 1,430 „	150 „
1902	„ 4,750 „	120 „
1903	„ 3,820 „	— „
1904	„ 4,000 „	— „
1905	„ 600 „	— „
1906	„ **130** „	— „

Notierung am 31 December per 50 K.G.

	Röhren, gut naturell.	Mark.
1897	*f* 4 à *f* 5	*f* 6 à *f* 7
1898	„ 7 „ „ 8	„ 4 „ „ 5
1899	„ 8 „ „ 9	„ 6 „ „ 7
1900	„ 8 „ „ 9	„ 6 „ „ 7
1901	„ 8 „ „ 9	„ 5 „ „ 6
1902	„ 11 „ „ 12	„ 4 „ „ 5
1903	„ 10 „ „ 11	„ 4 „ „ 5
1904	„ 6 „ „ 7	„ 4 „ „ 5
1905	„ 6 „ „ 7	„ 5 „ „ 6
1906	„ **6** „ „ **7**	„ — „ „ —

Cassia Vera.

Padang. Wiewohl anfänglich wenig und ungeregelt angeführt wurde, war für den Artikel nahezu das ganze Jahr hindurch die Stimmung fest, so dass sich die Preise fortwährend etwas bessern konnten; für gut prima wurde gegen das Spätjahr 52 à 53 Cents bezahlt. Mehr als in früheren Jahren wurde dieses Mal abweichend prima und schöne secunda importiert, wofür die Preise zwischen 36 und 46 Cents variierten. Gewöhnliche secunda kam wenig vór, war oft von ordinärer Qualität und wurde zu 24 à 28 Cents verkauft. In den letzten Monaten wurden die Anfuhren reichlicher, während der Bedarf grösstenteils gedeckt war, wodurch die Preise wieder etwas zurückgingen.

Vorrat 1 Januar 1906: 138 Packen; Anfuhr 3120 Packen; Verkauf 2888 Packen; Unverkauft 370 Packen.

Timor fehlte wieder, würde aber gut anzubringen sein.

Von JAVA war die Anfuhr ungeregelt, aber auch die Nachfrage liess oft zu wünschen übrig, da diese Sorte nicht allgemein gebraucht wird. Die Notierung ist für gut dünnröhrig etwa 25 Cents, dickröhrig und abweichend 14 à 18 Cents.

Anfuhr in Amsterdam

	Padang.	Timor.	Java.
1897 . . .	ca. 7,000 pakken.	ca. 6,600 K.G.	ca. — K.G.
1898 . . .	„ 3,700 „	„ 38,000 „	„ 7,600 „
1899 . . .	„ 5,700 „	„ 49,400 „	„ 54,700 „
1900 . . .	„ 4,600 „	„ 41,600 „	„ 94,200 „
1901 . . .	„ 2,800 „	„ 84,300 „	„ 25,800 „
1902 . . .	„ 1,140 „	„ 45,200 „	„ 15,300 „
1903 . . .	„ 2,240 „	„ 2,700 „	„ 15,200 „
1904 . . .	„ 2,570 „	„ 15,800 „	„ 16,700 „
1905 . . .	„ 2,160 „	„ 1,000 „	„ 17,600 „
1906 . . .	„ **3,120** „	„ — „	„ **27,700** „

Notierung am 31 December per ½ Kg.

	1a Padang.	2a Padang.	Timor.
1897 . . .	46 à 47 cents	37 à 38 cents	14 à 15 cents.
1898 . . .	47 „ 48 „	31 „ 32 „	17 „ 18 „
1899 . . .	55 „ 56 „	31 „ 32 „	14 „ 15 „
1900 . . .	51 „ 52 „	28 „ 29 „	10 „ 11 „
1901 . . .	48 „ 49 „	27 „ 28 „	10 „ 11 „
1902 . . .	44 „ 45 „	27 „ 28 „	10 „ 11 „
1903 . . .	45 „ 46 „	30 „ 32 „	10 „ 11 „
1904 . . .	47 „ 48 „	26 „ 28 „	10 „ 11 „
1905 . . .	48 „ 50 „	26 „ 28 „	10 „ 11 „
1906 . . .	**48** „ **50** „	**24** „ **26** „	**10** „ **11** „

Cubeben.

Der Handel war lebhafter, als einige Jahre vorher. Die Anfuhrziffern sind jedoch klein. Von der bessern Stimmung machten viele Besitzer alter Partieen Gebrauch, um ihren Vorrat aufzuräumen. Die Preise besserten sich von 30 bis 35 Cts für Kultiviert und 24 à 25 Cts für Grobkorn, sanken durch reichlichere Anfuhren aber wieder auf resp. 26 à 28 Cts und 18 à 22 Cts, worauf das Jahr schliesst.

Vorrat 1 Januar 1906: 361 Ballen, Anfuhr 243 Ballen; Verkauf 177 Ballen; unverkauft 427 Ballen.

Anfuhr in Amsterdam.		Notierung per ½ Kg. am 31 Dec. Kultiviert.	Grobkorn.	Kleinkorn.	Gemischt und abw.
1897	549 Ballen	18 à 20 cts.	14 à 16 cts.	14 à 15 cts.	12 à 14 cts.
1898	393 „	15 „ 16 „	12 „ 13 „	10 „ 11 „	7 „ 8 „
1899	78 „	16 „ 17 „	13 „ 14 „	11 „ 12 „	8 „ 9 „
1900	534 „	28 „ 32 „	24 „ 28 „	22 „ 24 „	15 „ 20 „
1901	213 „	26 „ 30 „	22 „ 26 „	18 „ 22 „	12 „ 16 „
1902	— „	22 „ 24 „	16 „ 18 „	14 „ 16 „	10 „ 12 „
1903	619 „	20 „ 22 „	14 „ 16 „	— „ — „	10 „ 12 „
1904	231 „	18 „ 20 „	14 „ 16 „	— „ — „	10 „ 12 „
1905	154 „	22 „ 24 „	16 „ 18 „	— „ — „	12 „ 14 „
1906	213 „	26 „ 28 „	18 „ 22 „	— „ — „	12 „ 16 „

Gummi Benzoë.

Sumatra. Der festere Markt und höhere Preise, womit das Jahr öffnete, waren Ursache von viel reichlicheren Anfuhren, welche anfangs zu erhöhten Preisen realisiert wurden; im Spätjahr herschte jedoch weniger Nachfrage, besonders durch Mangel an guten Qualitäten. Es bleibt noch ziemlich viel unverkauft, hauptsächlich von *ziemlich gut secunda*, welches zu hoch gehalten wird.

Palembang wurde nur wenig angeboten.

Vorrat 1. Januar 1906: — Picols, Anfuhr 840 Picols, Verkauft 630 Picols, Unverkauft 210 Picols.

Anfuhr in Amsterdam.			Notierung per ½ Kg. am 31 Dec. Schön secunda.	Sehr gut secunda.	Gut secunda.	Befriedigend bis ordinär.
1897	97 kistjes	75 pic.	85 à 90 cts.	75 à 80 cts.	60 à 65 cts.	30 à 50 cts.
1898	526 „	370 „	90 „ 100 „	80 „ 85 „	55 „ 60 „	35 „ 45 „
1899	242 „	160 „	95 „ 105 „	80 „ 85 „	60 „ 65 „	40 „ 55 „
1900	838 „	570 „	95 „ 105 „	80 „ 85 „	60 „ 65 „	40 „ 55 „
1901	546 „	370 „	90 „ 100 „	80 „ 85 „	65 „ 70 „	45 „ 55 „
1902	1.200 „	810 „	90 „ 100 „	80 „ 85 „	65 „ 70 „	45 „ 55 „
1903	1,140 „	780 „	90 „ 100 „	75 „ 80 „	60 „ 65 „	40 „ 50 „
1904	270 „	190 „	100 „ 110 „	80 „ 90 „	65 „ 70 „	45 „ 55 „
1905	240 „	170 „	100 „ 110 „	85 „ 95 „	70 „ 75 „	50 „ 60 „
1906	1,141 „	840 „	100 „ 110 „	85 „ 95 „	70 „ 75 „	50 „ 60 „

Gummi Copal.

Im Allgemeinen darf das Resultat des Handels in diesem Artikel befriedigend genannt werden, denn mit Ausnahme einiger Sorten, welche überführt oder weniger gefragt waren,

ging alles flott von der Hand zu steigenden Preisen und endet das Jahr mit einem sehr festen Markt.

In Hart waren es hauptsächlich die wohlfeileren Sortierungen, welchen man die grösste Aufmerksamkeit schenkte, besonders wenn diese von gutem Charakter waren; doch auch reine halbharte Partieen gingen willig ab. Nur von schönen Partieen, welche für den Konsum oft zu teuer sind, blieb das eine und andere unverkauft.

In Sacht war der Handel ununterbrochen lebhaft. Dringende Nachfrage war Ursache geregelter Steigung der Preise, so dass das Jahr mit ca. 40 pCt. höheren Notierungen schliesst.

Der Vorrat 1 Januar 1906 war von Hart 1740 Picols, von Sacht 320 Picols. Die Anfuhren waren von Hart 14,230 Picols, Sacht 14,870 Picols, der Verkauf war von Hart 14,840 Picols Sacht 13,460 Picols, und unverkauft blieben am 31 December 1906 Hart 1130 Picols, Sacht 1730 Picols.

Anfuhr in Amsterdam.

	Hart.	Sacht.	Total.
1897	13,850 pic.	11,350 pic.	25,200 pic.
1898	9,750 „	5,900 „	15,650 „
1899	7,300 „	9,400 „	16,700 „
1900	10,900 „	5,200 „	16,100 „
1901	13,800 „	6,650 „	20,450 „
1902	10,800 „	3,850 „	14,650 „
1903	9,200 „	5,500 „	14,700 „
1904	15,600 „	3,300 „	18,900 „
1905	10,210 „	10,200 „	20,410 „
1906	**14,230** „	**14,870** „	**29,100** „

Notierungen am 31 Dec. per 50 Kg. in Gulden.

Hart:	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	**1906.**
Sortierung A	35 à 37	38 à 40	40 à 42	48 à 50	48 à 50	50 à 52	50 à 52	48 à 50	46 à 48	**48 à 50**
„ B	31 „ 33	33 „ 35	35 „ 37	42 „ 44	43 „ 45	46 „ 48	46 „ 48	44 „ 46	42 „ 44	**44 „ 46**
„ C	26 „ 28	29 „ 31	31 „ 33	36 „ 38	38 „ 40	42 „ 44	42 „ 44	40 „ 42	36 „ 38	**40 „ 42**
„ D	23 „ 25	25 „ 27	27 „ 29	32 „ 34	34 „ 36	38 „ 40	38 „ 42	36 „ 38	32 „ 34	**35 „ 37**
schön nat. gesch.	21 „ 23	24 „ 26	26 „ 28	32 „ 34	34 „ 36	34 „ 36	34 „ 36	32 „ 34	30 „ 32	**32 „ 34**
gut nat. krustig	14 „ 16	16 „ 18	18 „ 20	22 „ 24	23 „ 25	24 „ 26	24 „ 26	22 „ 24	22 „ 24	**22 „ 24**
ord. naturel. .	8 „ 9	10 „ 11	13 „ 14	15 „ 17	14 „ 15	14 „ 16	14 „ 16	12 „ 13	12 „ 13	**13 „ 14**
staub	4 „ 5	5 „ 6	5 „ 6	6 „ 7	7 „ 8	8 „ 9	8 „ 9	7 „ 8	6 „ 7	**7 „ 8**
Sacht:										
gut naturel. .	9 „ 10	9 „ 10	10 „ 11	10 „ 11	11 „ 12	11 „ 12	13 „ 14	11 „ 12	10 „ 11	**14 „ 15**

GUMMI DAMAR.

Die feste Stimmung, in welcher das vorige Jahr schloss, hielt auch dieses Jahr an, während sich die Preise noch ansehnlich besserten. Die geringe Anfuhr von prima Batavia kam der Nachfrage nach Padangsorten sehr zu statten, und obwohl diese reichlich angeführt wurden, übertraf die Nachfrage häufig das Angebot. Batavia wurde bei den hohen Notierungen nur wenig gekauft. Bei Padang übertraf die Anfuhr die der letzten Jahre.

Vorrat 1 Januar 1906: 340 Picols; Anfuhr 15,170 Pic.; Verkauf 14,160 Pic.; Unverkauft am 31 December 1906 1,350 Pic.

Anfuhr in Amsterdam.

	BATAVIA.		PADANG.		DIVESSE SORTEN.	TOTAL.
	Prima.	Grus und Staub.	Prima Sec.	Grus und Staub.		
1897	ca. 1,300 pic.	ca. 1,470 pic.	ca. 4,800 pic.	ca. 1,600 pic.	ca. 450 pic.	ca. 9,620 pic.
1898	„ 2,950 „	„ 2,100 „	„ 5,000 „	„ 1,340 „	„ 1,050 „	„ 12,440 „
1899	„ 1,700 „	„ 2,450 „	„ 4,810 „	„ 1,020 „	„ 1,610 „	„ 11,590 „
1900	„ 1,530 „	„ 3,080 „	„ 4,540 „	„ 1,800 „	„ 2,210 „	„ 13,160 „
1901	„ 1,940 „	„ 2,480 „	„ 4.620 „	„ 1,140 „	„ 2,520 „	„ 12,700 „
1902	„ 800 „	„ 2,220 „	„ 4,730 „	„ 1,410 „	„ 270 „	„ 9,480 „
1903	„ 900 „	„ 2,320 „	„ 3,770 „	„ 570 „	„ 2,290 „	„ 9,850 „
1904	„ 680 „	„ 1,450 „	„ 4,740 „	„ 1,260 „	„ 1,890 „	„ 10,020 „
1905	„ 1,050 „	„ 1,040 „	„ 5,170 „	„ 1,480 „	„ 2,000 „	„ 10,740 „
1906	„ 250 „	„ 2,980 „	„ 5,870 „	„ 2,680 „	„ 3,390 „	„ 15,170 „

Notierung per ½ Kg.

	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906.
Batavia prima	ca. 38 cts.	35 cts.	36 cts.	33 cts.	32 cts.	34 cts.	32 cts.	33 cts.	44 cts.	48 cts.
Padang elect	„ 48 „	46 „	45 „	40 „	38 „	39 „	40 „	40 „	50 „	55 „
„ prima	„ 40 „	36 „	34 „	32 „	30 „	32 „	34 „	32 „	42 „	48 „

GUMMI ELASTICUM.

Die Stimmung war unverändert fest mit viel Nachfrage. Die Anfuhren betrugen nur 12,000 Kg.; grossenteils bestanden diese aus reinen, harten Kulturpartieen, wofür von ƒ 240.— bis circa ƒ 300.— bezahlt wurde.

Balata.

Die alten Vorräte wurden während des Jahrs aufgeräumt. Neue Anfuhren waren nur unbedeutend.

Chinarinde.

Obwohl der Zustand des Artikels im Beginn des Jahres durchaus nicht rosenfarbig war, hatte der Markt doch einen ziemlich günstigen Verlauf. Der riesenhafte Vorrat, womit das Jahr eingetreten war, wurde mit dem im Laufe des Jahres von Java angeführten grossenteils zu ziemlich befriedigenden Preisen verkauft und in den beiden letzten Auctionen ist der Unitwert mit reichlich *einem* Cent gestiegen.

Die im vorigen Jahr von einer grossen Anzahl Pflanzer für den Unitwert festgesetzte Verkaufslimite von 6 Cts per ½ Kg. war aufgehoben. Dem gegenüber stand aber, dass der Bedarf gross war. Auf die erniedrigten Preise wurde stark Chinarinde auf Spekulation gekauft.

Die erste im Januar gehaltene Auction öffnete mit einem Durchschnittsunit von 4 Cent. Im Februar, März und Mai wurden resp. 4.37, 4.18 und 4.30 Cents bezahlt. Grosse Abladungen aus Java liessen im August den Unit auf 4.02 sinken. Die Novemberauction zeigte eine Verbesserung im Preis, der Durchschnittsunit hob sich bis 4.62 Ct., um in der Decemberauction des Jahres mit 5.10 Cts. zu schliessen. Es wurden verkauft 93,049 Colli, zusammen 8,542,817 Kg., welche nach angegebenen Analysen das Aequivalent von 465,424 Kg. enthielten. Schwefelsaures Chinin dagegen in:

1901.	6,598,864	K.G.	oder	324,279	K.G. Schwefelsaures Chinin.
1902.	6,502,452	„	„	320,464	„ „ „ „
1903.	6,838,187	„	„	330,817	„ „ „ „
1904.	7,661,827	„	„	370,178	„ „ „ „
1905.	6,100,298	„	„	309,217	„ „ „ „

Der Unitwert war im Durchschnitt für die Fabrikrinde 4.31 Cts. per ½ Kg. gegen 5.77 Cts. in 1905 und 6½ Cts. in 1904.

Die in den Auctionen verkauften Rinden waren in folgende Sorten verteilt:

Gouvernementskultur.

	K.G.		K.G.		
Ledgeriana	657,731	oder	42,289	schwefelsaures	Chinin.
Officinalis	5,235				
Schuhkraft	1,597				
Succirubra	113,097	„	3,216	„	„
Total	777,660	„	45,505		

Privat-Kultur.

	K.G.		K.G.		
Ledgeriana	5,044,209	oder	375,238	schwefelsaures	Chinin.
Hybriden	1,495,050				
Officinalis	6,735				
Succirubra	971,475	„	30,397	„	„
Total	7,517,469	„	405,635	„	„

Von der Gouvernementskultur wurde also in diesem Jahre 434,636 Kg. Chinarinde oer 28,569 Kg. schwefelsaures Chinin und von der Privatkultur 2,007,883 Kg. Chinarinde oder 127,638 Kg. schwefelsaures Chinin mehr als im vorigen Jahre verkauft.

Der Gehalt der Fabriksrinde war im Durchschnitt wieder viel höher, als in den vorigen Jahren und wiewohl der Preis der Fabriksrinde infolge eines ausserordentlichen Vorrats und ansehnlichen Angebots viel niedriger war, als in 1905, ist das Resultat dieses Jahres doch nicht unbefriedigend.

Der Vorrat von Java Chinarinde hier beträgt am 1. Januar 1907 in erster Hand 5,575 Colli Gouvernementskultur und 15,061 Colli Privatkultur.

Die Auctionen im Jahr 1907 sind festgesetzt auf 17. Januar, 21. Februar, 28. März, 2 Mai, 13. Juni, 18. Juli, 22. August, 3. Oktober, 7. November und 12. December.

An den Markt kamen in Amsterdam:

	Rinde.		Schwefels. Chinin.		Durchschnittsgehalt der Fabriksrinde.	Durchschnittsziffer per Unit.
1897	4,887,000	K.G.	= 268,600	K.G.	ca. 5.73 pCt.	4.60 cts.
1898	4,996,000	„	= 245,300	„	„ 5.21 „	4.90 „
1899	5,505,000	„	= 270.500	„	„ 5.38 „	7.10 „
1900	5,000,000	„	= 239,500	„	„ 5.26 „	10.10 „
1901	6,642,000	„	= 327,500	„	„ 5.45 „	8.30 „
1902	6,480,500	„	= 320,500	„	„ 5.51 „	6.90 „
1903	6,710,500	„	= 324,900	„	„ 5.32 „	7.05 „
1904	7,617,000	„	= 368,900	„	„ 5.27 „	6.50 „
1905	8,035,000	„	= 407,800	„	„ 5.49 „	5.77 „
1906	**8,794,480**	„	= **477,217**	„	„ **5.78** „	**4.81** „

Die pharmazeutischen Rinden wurden auch dieses Jahr wieder reichlich angeboten und konnten mehrenteils ziemlich gute Preise bedingen.

Tapioca Mehl.

Das Angebot von Java war so karg und die Anfuhren waren desshalb so gering, dass die Preise noch weiter stiegen bis *f* 8.— à *f* 9.— für prima und *f* 5.— à *f* 6.— secunda. Gegen das Spätjahr wurde das Angebot grösser, was die Preise allmählig auf einen normaleren Stand zurückbrachte und es ist jetzt für prima ca. *f* 5.50 à *f* 6.—, für secunda ca. *f* 4.— à 4.50 zu notieren.

Angeführt wurden ca. 80,000 Kg.

Geistige Getränke.

Arak. Man teilt uns mit, dass die Anfuhren von *Bataviaarak* in 1906 betragen haben: 25 ganze Legger per Segelschiff *Java*; 485 ganze und 78 halbe Legger per Segelschiff *Henriette Haasmann*, also total 150 ganze und 78 halbe Legger.

Unterwegs ist noch das Segelschiff *Sant Anna*, nach Angabe mit einer Ladung von 900 à 1000 Legger.

Die verschiedenen Anfuhren dienen zur Befriedigung des Bedarfs der betreffenden Importeure.

Nach erhaltenen Informationen wären ferner in 1906 hier

noch angeführt worden: 1000 Legger Soerabaja und 230 Legger Cheribon Arak, während der Vorrat am 31. Dezember noch aus 150 Legger Cheribon Arak bestand.

Rum. *Jamaica*. Der Umsatz in dieser Sorte blieb stationär und wurden die angeführten kleineren Partieen grossenteils zu geheimen Preisen, je nach nach Qualität und Stärke, abgesetzt. Der Handel in den übrigen Sorten war ohne Bedeutung.

Getreide, Mehl, Hülsenfruchte, Oelsaaten und Oele.

Wieder waren die Preisveränderungen bei Saaten und Oel am grössten, während die für Getreide damit verglichen unbedeutend waren.

Der Handel in Getreide an unserem Platz beschränkte sich der Hauptsache nach auf Mais; ansehnliche Quantitäten davon waren in Nordamerica während der letzten Monate des Jahrs 1905 angekauft worden, um in diesem Jahr, von Januar bis August, verkauft zu werden. Auch von Rio de la Plata kam ansehnlich mehr hieher, dagegen lieferte Niederl. Indien weniger, als in den letzten Jahren. Aus Russland wurde überhaupt nichts angeführt.

Man hoffte, da die Vereinigten Staaten ein so grosses Gewächs hatten, auf Abladungen von besserer Qualität in Verband mit der grösseren Auswahl, welche die Ablader demzufolge hatten, aber man wurde sehr enttäuscht; die ersten Abladungen aus dem neuen Gewächs waren so schlecht und kamen in derart beschädigtem Zustand an, sowohl in den niederländischen, wie in den deutschen und englischen Häfen, dass aus allen Ländern Klagen über schlechte Abladungen einliefen. Von und namens Interessenten wurden telegraphische Proteste nach Nordamerica geschickt, an die Börsenkomité's und Autoritäten daselbst. Als die Americaner merkten, dass sie es dieses mal doch etwas zu bunt gemacht hatten, nahmen sie eine entgegenkommende Haltung an, und spätere Abladungen waren bedeutend besser. Als Folge von dem allen fanden später Konferenzen in *London* und

Berlin statt und später wieder in *London*, wo von Interessenten in Europa die Mittel besprochen wurden, um zu einer befriedigenden Besserung zu gelangen. Man erwartet, dass man dieses Mal einigen Erfolg davon erleben wird, da die americanische Regierung, ebenso durchdrungen von dem Interesse, um den guten Namen des americanischen Landbaus und Getreidehandels intact zu erhalten, ebenfalls mitwirkt, indem sie Abgeordnete des Landbaudepartements nach Europa schickt, um bei Ankunft von Getreideladungen den Zustand des Getreides zu untersuchen. Diese Untersuchung geschah auch in Amsterdam und wird hier auch fernerhin geschehen.

Von *La Plata* wurden nicht unansehnliche Partieen Mais, mehrenteils in vollkommen gesundem Zustand, angeführt, während auch aus Niederl. Indien ziemlich regelmässig Anfuhren ankamen, deren Qualität im Allgemeinen sehr befriedigte, die aber oft ziemlich schwer kalandert waren und demzufolge sich zur Aufbewahrung weniger eigneten.

Angeführt wurden von allen Sorten 49,608 Last gegen 29,825 Last, eine für unseren Hafen nicht unbedeutende Ziffer.

Hafer. Eine ungefähr dem vorigen Jahr gleiche Quantität wurde in diesem Jahre angeführt, verhandelt wurde ansehnlich mehr und die Resultate des Handels in Hafer waren im Allgemeinen nicht unbefriedigend. Besonders kurz nach der Ernte konnten Interessenten den schönsten deutschen Hafer kaufen, durch grössere Fazilitäten bei der Ausfuhr in Verband mit den erhöhten deutschen Getreidezöllen.

Ansehnliche Quantitäten wurden aus Norddeutschland angeführt, aber als dies vorbei war, war es auch um die niedrigen Preise geschehen und das Jahr schloss mit höheren Preisen ohne dringendes Angebot, wovon schliesslich die Inhaber inländischen Hafers profitieren konnten.

Gerste. Die Anfuhr war etwas mehr als die Hälfte der auch nicht grossen Anfuhren im Jahr 1905. Alter Gewohnheit gemäss wurde im Vorsommer von Spekulanten zu an-

sehnlich niedrigeren Preisen auf Abladung aus dem neuen süd-europäischen Gewächs verkauft, als damals für verfügbares bezahlt wurde und wie im vorigen Jahre sahen sich auch jetzt die Verkäufer betrogen. Das Angebot blieb klein, und die Nachfrage wurde grösser, in Verband mit der Herabsetzung des Zolls in Deutschland auf Futtergerste, so dass schliesslich die Preise nicht unansehnlich aufliefen mit der Aussicht, noch höher zu steigen, weil das Angebot, besonders aus Süd-Russland, stets kleiner wurde.

Roggen. Es wird selten ein Jahr im Getreidehandel gewesen sein, in dem es mit dem Handel in diesem Artikel trauriger ausgesehen hat, als in diesem Jahr. Die Anfuhr betrug circa ein Drittel von der im Jahre vorher und betrug nur 2,579 Last gegen noch beinahe 20,000 Last in 1904 und der Handel hatte auch nicht viel mehr zu bedeuten.

Anfuhren aus dem Asow'schen Meere gab es beinahe nicht, von der Donau und dem Schwarzen Meer kam nichts.

Kurz nach der Ernte kam einiges von Norddeutschland, Angebote zu billigen Preisen aus denselben Gründen, wie sie oben beim Hafer angegeben waren, was indessen damals und noch lange nachher mehr oder weniger drückend auf die Preise wirkte. Allmählig begann man zu bemerken, dass schliesslich von Roggen wenig mehr angeboten wurde und gegen Ende des Jahrs trat eine festere Stimmung in diesem Artikel zu Tage.

Waizen hatte als Handelsartikel sehr wenig zu bedeuten, als Grundstoff für die Mühlenindustrie wurde er in grossen Quantitäten angeführt. Die Hauptanfuhr kam wieder aus Odessa; La Plata, Nordamerica und die Donauländer lieferten für diese Industrie ebenfalls ihr Teil.

Von Britisch Indien wurde nichts oder beinahe nichts angeführt.

Die wenigen Händler in Waizen importierten meistens weissen Danziger oder Königsberger Waizen, weniger Wallawalla als in anderen Jahren; der Handel war nicht sehr umfangreich, wird aber nicht verlustbringend gewesen sein.

Mehl. Der Handel in Waizenmehl war im Allgemeinen wenig lohnend, die inländischen Mehlfabrikanten verkauften sowohl an Bäcker, wie an Händler und für diese letzteren ist also, der Natur der Sache nach, wenig zu verdienen. Beim Anfang des Jahrs war der Preis für inländisches ƒ 11½, für americanisches ƒ 10.—, bei den ab und zu etwas höher und niedriger gehenden Preisen wurde allmählig gegen Ende des Jahrs ein niedrigeres Niveau erreicht von ƒ 10½ für inländisches und ƒ 8¾ für americanisches. Der Handel in Roggenmehl war nicht unbefriedigend, in den besseren Sorten für Kuchenfabriken wurden von Berlin und den Ostseehäfen nicht unansehnliche Partieen gemacht; in den geringern, für Fourage bestimmten Sorten ging wenig um, weil andere Fourageartikel zu billigen Preisen zu kaufen waren.

Gries und Buchweizen wurden in diesem Jahr in sehr kleinen Quantitäten angeführt; Gries nur 34 Last gegen noch 4264 Last in 1905. Anfangs zehrte man von den verhältnismässig grossen, vom vorigen Jahre übriggebliebenen Vorräten, die Nachfrage war klein und die Preise blieben unverändert; als später das gewöhnliche Angebot aus Nord-Russland ausblieb, gingen die Preise höher und das Jahr schloss fest mit wenig oder keinem Angebot.

Erbsen und Bohnen. Der Handel in Hülsenfrüchten war nicht unbefriedigend; die Spekulation, die sich aller andern Getreidesorten bemächtigt hatte, kann sich auf diesem Gebiet, wo Qualität immer noch die Hauptrolle spielt, nicht bewegen.

Leinsaat. Beim Anfang des Jahrs war man ausserordentlich willig und wurde zu täglich höheren Preisen acceptiert, was am Markt war. Besonders Nordamerica verkaufte zu hohen Preisen auf Abladung bis weit in das Jahr hinein grosse Partieen Leinsaat und darauf folgte ein Sturz der Preise, welcher in Verband mit den teuren Ankäufen, welche allmählig geliefert wurden, das ganze Jahr gefühlt wurde. Zwar liefen die Preise ab und zu wieder ansehnlich in die

Höhe, aber auf das alte, im Beginn des Jahrs erreichte Niveau kamen sie nicht wieder; ebenso scharfes Sinken folgte regelmässig und da das Verhältnis zwischen Grundstoff und Fabrikat meistens ungünstig blieb, war die Geschäftslust selten gross. Das Jahr schloss mit wenig Vorräten und viel Nachfrage, was auch daraus hervorging, dass für rasch erwartete Saat in den letzten Wochen des Jahrs reichlich *f* 10.— Prämie gegenüber später ankommenden Partieen bezahlt wurde.

Angeführt wurden **45,311** Last gegen 56,311 Last in 1905.

Rübsaat. Das ungünstige Wetter in British Indien, welches auch der Leinsaaternte ansehnlichen Schaden tat, wovon man aber bei diesem Artikel nichts bemerkte, weil von Nord- un Südamerica genügend abgeladen wurde, war von grossen Folgen für den Rübsaatpreis, weil im Gegensatz zu dem vorigen Jahre auch die rumänische Ernte sich als sehr klein erwies. Eine ausserordentlich willige Stimmung, — der Preis stieg mehr als *f* 100 -- per Last — war in kurzer Zeit die Folge davon, wovon übrigens an unserem Platze wenig profitiert wurde, weil keine Inhaber von Rübsaat hier waren.

Leinöl. Die willige Stimmung, welche am Ende des vorigen Jahrs für diesen Artikel herrschte, konnte sich im Anfange dieses Jahres nicht lange behaupten. Anfangs wurde sie durch ungünstige Berichte über die Leinsaaternten in Argentinien und Indien und den gespannten Zustand auf politischem Gebiet unterstützt und gewann sie selbst Boden, aber schon in der zweiten Hälfte des Januar musste sie es gegen den Einfluss aufgeben, den dringende Offerten von Saat aus Nordamerica ausübten, wozu noch Abnahme der Exportnachfrage für Oel im Monat Februar kam. Die Kurse sanken, war es auch nicht ohne Widerstand und mit Schwankungen, ungefähr *f* 4.— und die Prolongation wurde grösser. Mangel an genügender Nachfrage für sofort Oel in der Zeit, in der die Produktion am grössten ist,

bewirkte, dass das Angebot auf die nahen Termine noch stärker zunahm, als die Aussicht auf reichlichere Anfuhren dieser Saat dies für die entfernteren tat. Einige Tage nach primo März änderte sich indessen der Zustand. Aus Indien waren die Berichte über Saat weniger günstig, von allen Seiten kam Nachfrage für Export, und die Fabrikanten, die sich dadurch ihres überflüssigen Vorrats entledigen konnten, zogen sich als Verkäufer um so früher zurück, weil das Verhältnis zwischen den Preisen von Saat und Oel noch stets zu wünschen übrig liess. Bis Ende April blieb der Markt willig mit viel Handel, an welchem die Spekulanten, stets durch abwechselnde Berichte und Ziffern über die Saaternten gereizt, lebhaft teilnahmen. Die Preise stiegen beinahe wieder zu dem Anfangs Januar erreichten Punkt. Dann aber brachte der Bericht, dass aus Nordamerica grosse Partieen Saat nach Europa abgesandt worden waren, einen plötzlichen Umschwung hervor. So lange Nordamerica es beim Machen von Offerten auf Lieferung bewenden liess, hatte man immer die Möglichkeit, dass es, wenn die Zeit der Lieferung angebrochen war, zurückkaufen würde; da man aber sah, dass es dies nicht tat und fortfuhr, dringend anzubieten, entstand ein allgemeiner Drang zu verkaufen. Die Folge davon war ein Sinken um einige Gulden innerhalb einiger Tage. Den ganzen Sommer hindurch blieb der Markt unter dem Druck der nordamerikanischen Saat, je nachdem diese mehr oder weniger dringend angeboten wurde, war die Stimmung mehr oder weniger flau, aber durchweg hatte die Meinung, dass die Preise herunter gehen würden, die Oberhand und diese liefen denn auch allmähtig *ƒ* 3.— zurück. Von halb Juli bis Ende August herrschte eine etwas willigere Stimmung. Langsam hatte die Prolongation abgenommen; dank der grossen Nachfrage für inländischen Verbrauch und für das Ausland waren die Vorräte zwar noch nicht ganz, aber doch grossenteils geräumt, trotz der Saatanfuhren aus Nordamerica war die Ziffer der Saatabladungen doch noch immer ansehnlich unter derjenigen des vorigen Jahrs und der Preis der Saat blieb gegenüber

dem von Oel noch stets zu hoch. Dann aber wurde der Markt aufs Neue gedrückt. Nicht allein waren die Verschiffungen von Saat aus Nordamerica grösser, als erwartet worden war, sondern man begann La Plata Saat von der neuen Ernte zu niedrigen Preisen zu verkaufen, was den Eindruck hervorrief, dass im folgenden Jahr von dort viel Saat zu erwarten war und überdies näherte sich die Zeit der grossen Produktion. Der Markt wurde schlaff, Mitte September waren die Kurse noch weiter *f* 2.— gesunken. Es zeigte sich im Laufe der folgenden Monate indessen, dass man die Verminderung der Vorräte, sowohl hier als im Ausland, zu wenig berücksichtigt hatte, während dabei infolge des milden Spätjahrs die Nachfrage nach Kuchen ausserordentlich klein blieb, so dass die Fabrikanten, die ausserdem durch die verhältnismässig hohen Saatpreise zurückgehalten wurden, ihre Produktion so viel als möglich beschränkten; zu gleicher Zeit entwickelte sich grosse Nachfrage für in- und ausländischen Verbrauch. Für October erhielt der Markt ein festeres Aussehen, Beginn November wurde er infolge grosser Kauflust für sofort Oel willig und dann blieb er fest auf Preisen, die nur wenig von denjenigen differierten, womit das Spätjahr begonnen war.

Die Ausfuhr in 1906 stieg auf **33,604,000** Kg. gegen 24,996,000 Kg. in 1905 und 19,889,000 Kg. in 1904. Durch diese grosse Ausfuhr und die grosse inländische Nachfrage war der Vorrat, welcher den Markt drückte, so gut wie ganz verschwunden. Das neue Jahr beginnt also ohne alten Vorrat, dagegen mit der Aussicht auf reichliche Anfuhren von Saat, denn sowohl in Südamerica, als in Indien erwartet man grosse Ernten.

Der Lauf der Preise war, wie folgt:

	Per 100 K.G., zu liefern:							
	Fliegend.		März/Mai 1906.		Juni/Aug. 1906.		Sept./Dec. 1906.	
	Höchster.	Niedrigster.	Höchster.	Niedrigster.	Höchster.	Niedrigster.	Höchster.	Niedrigster.
Januar	*f* 25	*f* 22	*f* 24 7/8	*f* 21 1/8	*f* 25 5/8	*f* 22 3/4	*f* 25	*f* 23
Februar	„ 23	„ 20 3/4	„ 23 1/4	„ 20 1/2	„ 24 1/8	„ 21 1/8	„ 24 1/4	„ 21 1/4
März	„ 22 1/4	„ 20 3/4	„ 22 1/4	„ 20 7/8	„ 23 1/4	„ 21 3/4	„ 23 5/8	„ 22
April	„ 24 1/4	„ 22 1/4	„ 24	„ 22 1/4	„ 24 5/8	„ 23	„ 25	„ 23
Mai	„ 23 1/4	„ 22	—	—	„ 23 1/8	„ 21 1/2	„ 23 3/4	„ 22
Juni	„ 22 1/4	„ 21	—	—	„ 22 1/8	„ 20 1/2	„ 22 5/8	„ 20 7/8
Juli	„ 21 3/4	„ 20 3/4	—	—	„ 21 3/8	„ 20 1/4	„ 21 7/8	„ 20 1/2
August	„ 22	„ 21 1/4	—	—	—	—	„ 21 3/4	„ 21
September	„ 21	„ 19 3/4	—	—	—	—	„ 20 7/8	„ 19 3/8
October	„ 21 1/8	„ 20 1/2	—	—	—	—	„ 21 1/8	„ 20 1/8
November	„ 23 1/4	„ 22 1/4	—	—	—	—	„ 23 1/4	„ 21 5/8
December	„ 23 1/4	„ 22 1/2	—	—	—	—		

	Per 100 K.G., zu liefern:					
	Jan./Mai 1907.		Juni/Aug. 1907.		Sept./Dec. 1907.	
	Höchster.	Niedrigster.	Höchster.	Niedrigster.	Höchster.	Niedrigster.
Januar	—	—	—	—	—	—
Februar	*f* 23 3/4	*f* 21 7/8	—	—	—	—
März	„ 23 1/2	„ 22 3/8	—	—	—	—
April	„ 24 5/8	„ 23	—	—	—	—
Mai	„ 23 1/8	„ 22	—	—	—	—
Juni	„ 22 5/8	„ 21	—	—	—	—
Juli	„ 22	„ 20 1/2	—	—	—	—
August	„ 21 7/8	„ 21	*f* 22	*f* 21	—	—
September	„ 21	„ 19 1/2	„ 21 1/4	„ 19 5/8	—	—
October	„ 21 1/2	„ 20 1/4	„ 21 1/2	„ 20 1/8	*f* 21 1/2	*f* 20 7/8
November	„ 23 1/4	„ 21 3/4	„ 23 5/8	„ 21 7/8	„ 23	„ 21 7/8
December	„ 22 7/8	„ 21 7/8	„ 22 7/8	„ 22	„ 22 7/8	„ 21 7/8

Repsöl. Der Handel charakterisierte sich dieses Jahr durch grössere Lebhaftigkeit und mehr Abwechselung, als in den vorigen Jahren der Fall gewesen war. Nachdem er in den ersten Wochen die steigende Bewegung fortgesetzt hatte, begannen unter dem Einfluss niedriger Anbietungen aus Belgien und geringer Kauflust für sofort Oel die Preise zu sinken. Sie verloren etwa *f* 3.—. Nach Ende März aber wurde die Stimmung fester, das Defizit in den Saatanfuhren aus Indien machte sich besonders in England geltend, wo

bereits bald Zeichen der Knappheit sich einstellten. Man trachtete sich zum Teil aus Belgien zu versehen, was zur Folge hatte, dass das Angebot von dort unseren Markt nicht mehr drückte. Uebrigens weckten düstere Prophezeiungen über die zu erwartende Rübsaaternte in Südosteuropa und weniger günstige Berichte aus Indien die Kauflust bei Spekulanten, das Interesse wurde mehr allgemein und, was schon lange nicht mehr der Fall gewesen war, es kamen Ordres aus dem Auslande. Doch blieb der Markt ruhig, die Kurse, auf- und niedergehend, hoben sich schliesslich, aber es wurde Ende Juni, ehe sie wieder auf den Anfangs Januar erreichten Standpunkt gekommen waren. Darauf entstand grössere Bewegung, man erhielt Sicherheit, dass die Ernte in den Donauländern sehr wenig lieferte, die Frage, ob man nicht vor einen allgemeinen Fehlbetrag zu stehen kommen würde, drängte sich je länger, desto stärker auf. Bei einem lebhaften Handel stiegen die Preise im Lauf des Monats Juli rasch, sie blieben darauf auf derselben Höhe, wobei sie ab und zu Neigung zum Sinken zeigten. Anlass dazu wurde durch Angebot von Saat aus Indien auf Lieferung im folgenden Frühjahr zu einem Preis gegeben, der, wenn man den Kurs von Mai 1907 zur Basis nahm, eine gute Rechnung ergab. Dies drängte die Furcht vor Mangel ein wenig in den Hintergrund und ausserdem begannen Spekulanten die Spatjahrskontracte zu realisieren. Lange jedoch dauerte die Ruhe nicht; Ende September folgte aufs Neue ein sehr williger Markt, innerhalb weniger Wochen waren die Kurse beinahe ƒ 7.— gestiegen, halb Oktober notierte man fliegend ƒ 40.— eine seit 1890 nicht mehr erreichte Ziffer. Der willige Markt mag zu einem Teil durch Deckung der Contramine verursacht worden sein, in der Tat aber war der hohe Preis nicht der Spekulation zuzuschreiben. Es war zu wenig Saat und folglich zu wenig Oel. Der Verbrauch ist lange nicht mehr so gross, als er in früheren Jahren war, aber unbedeutend ist er keineswegs, für allerlei Zwecke scheint man das Rüböl nicht entbehren zu können. Auf die willige Stimmung folgte zwar einige Reaction, aber doch blieben die Preise hoch.

Erst in den letzten Tagen des Jahrs brachten Anbietungen von Indischer Saat Entspannung. Diese wurde wohlfeil angeboten und überdies auf einen früheren Abladungstermin, als sonst, was zur Schlusfolgerung führte, dass man mit der Ernte in Indien sehr zufrieden sein werde. Der Natur der Sache nach fühlte der Maitermin den grössten Einfluss davon, denn man konnte annehmen, dass ein Teil der indischen Saat früh genug ankommen würde, um Maiöl davon machen zu können. Sofort Oel sank ebenfalls, jedoch nicht in demselben Grade, was sich leicht erklären liess, da das Angebot davon vorläufig nicht grösser werden konnte. Der Spätjahrstermin des folgenden Jahrs wurde früher als gewöhnlich eröffnet und darin ging mehr um, als in den vorigen Jahren, während der Preis davon ansehnlich niedriger gestellt wurde, als der von Fliegend und von Mai, in der Entwartung, dass sowohl in Europa, als in Indien in 1907 genug Rübsaat geerntet werden würde, um der Zeit der Knappheit ein Ende zu machen.

Der Lauf der Preise ist, wie folgt:

	Per 100 K.G., zu liefern:							
	Fliegend.		Mai 1906.		Sept./Dec. 1906.		Mai 1907.	
	Höchster.	Niedrigster.	Höchster.	Niedrigster.	Höchster.	Niedrigster.	Höchster.	Niedrigster.
Januar	*f* 29¾	*f* 27	*f* 29¼	*f* 27	*f* 29	*f* 26¾	—	—
Februar	„ 28¼	„ 27¼	„ 27½	„ 25⅞	„ 27	„ 25⅝	—	—
März	„ 27¼	„ 26½	„ 27	„ 25¾	„ 27¼	„ 25½	—	—
April	„ 27¾	„ 27¼	„ 27	„ 26¼	„ 27½	„ 26¼	—	—
Mai	„ 29	„ 27½	—	—	„ 28⅜	„ 27½	—	—
Juni	„ 29½	„ 29	—	—	„ 29	„ 28¼	—	—
Juli	„ 32¼	„ 29½	—	—	„ 31⅝	„ 28⅝	*f* 30¾	*f* 28¾
August	„ 33	„ 32½	—	—	„ 32⅛	„ 31⅞	„ 31¼	„ 30¾
September	„ 37	„ 32¾	—	—	„ 35¾	„ 31¾	„ 34½	„ 30½
October	„ 40	„ 37	—	—	„ 39	„ 36	„ 37⅞	„ 34
November	„ 39½	„ 39	—	—	„ 38¼	„ 37¾	„ 37¼	„ 36⅛
December	„ 39	„ 38	—	—	—	—	„ 37⅛	„ 35

Holz.

Das abgelaufene Jahr kann für diesen Artikel im Allgemeinen günstig genannt werden, wenn auch die Resultate den Erwartungen nicht vollständig entsprochen haben.

Die Preise blieben anfangs für gesägtes Holz in Nachfolge der ausländischen Märkte steigend, aber bald hörte dieses Steigen auf, da im Baufach sich die Folgen der Katastrophe, von der eine der grössten Hypothekbanken getroffen worden war, fühlbar machte. Da Pfandbriefe, teils infolge genannter Katastrophe, teils des allgemein herrschenden hohen Rentestandards, schwer zu placieren waren, verminderte der Spekulationsbau stark und hörte allmählig beinahe ganz auf.

Was die Holzsägereien betrifft, so hatten diese das ganze Jahr hindurch viel Arbeit, da Tannen- und Kieferbalken nicht nennenswert im Preis stiegen und es also möglich war, besonders in den breiteren Massen, mit Erfolg mit dem ausländischen gesägten Holz concurrieren zu können.

Infolge der hohen Preise in Deutschland wurde der Export des sogenannten tannenen Accordholzes von da nach den Niederlanden auf ein Minimum beschränkt.

Im Spätjahr 1906 waren die Vorräte gross, war der Verbrauch kleiner, als sonst und konnten also die Erwartungen für 1907 nicht hoch gespannt sein.

Amerikanisches Tannenholz hielt sich fortwährend auf hohen Preisen, was zur Folge hatte, dass sich der Verbrauch davon in den Niederlanden verminderte.

Die Anfuhren in Amsterdam betrugen 1906:

ca. **58,090** Standards gesägtes Holz
„ **56,650** „ Balken.

Die Anzahl der in Amsterdam mit Holzladungen angekommenen Dampfschiffe betrug 185, wovon 104 mit gesägtem Holz, 69 mit Balken und 12 mit Balken und gesägtem Holz; ferner kamen sechs Segelschiffe mit Holz beladen an.

Die Anfuhr in Zaandam war:

ca. **70,215** Standards gesägtes Holz
„ **78,370** „ Balken.

Die Anzahl Boote vor diesem Platz war 164, wovon 84

mit gesägtem Holz, 74 mit Balken und 6 mit Balken und gesägtem Holz.

Java Teakholz oder Djatiholz wurde in ansehnlichen Quantitäten hier verhandelt und meistens mit gutem Resultat. Die Gelegenheit zum Aufschlagen und Verarbeiten ist im Zusammenhang mit diesem Erfolg noch verbessert, wodurch die Kosten auf ein Minimum gebracht worden sind.

Sogenanntes Macassar Ebenholz wurde auf Lieferung und loco verhandelt. Preise im Anfang fest, waren später ziemlich gedrückt.

Häute.

Das abgelaufene Jahr war für den Handel in Häuten im Allgemeinen günstig. Alles was durch Einschreibung an den Markt kam, sowohl loco als schwimmende Parteien, fand in der Regel willig Käufer zu stets höheren Preisen.

In Nachahnung von Rotterdam hat man auch in Amsterdam begonnen, monatliche Auctionen frisch gesalzener Häute zu halten und man interessiert sich im Allgemeinen ziemlich für diese Art des Verkaufs inländischer Häute.

Für Rindshäute waren die Preise stets fortsschreitend; jede Einschreibung brachte eine Erhöhung und nur ausnahmsweise blieben Partieen unverkauft. Wiewohl die Anfuhren etwas geringer waren, sind die Einschreibungen zahlreicher gewesen, was dem Markt zu gut gekommen ist. Das Jahr eröffnete mit ziemlich hohen Preisen, doch kann jetzt noch eine durchschnittliche Erhöhung von 10 bis 20 pCt. constatiert werden.

Für Büffelhäute blieb der Markt die ersten Monate in einer ruhigen Stimmung, dann erschienen von allen Seiten Käufer und von Juni bis November erfuhren die Preise eine Erhöhung von 40 bis 50 pCt.

Dann kam im Allgemeinen für alle Sorten eine ruhigere Stimmung; Java's blieben ziemlich unverändert, während inländische Häute in der Auction vom November 5 bis 8 Cts. per 1/2 Kg. niedriger liefen.

La Plata-Häute wurden auch dieses Jahr nicht angeführt, aber aus Venezuela kamen einige Partieen an.

In Ziegen- und Schaaffellen war der Umsatz von wenig Bedeutung. Durch die sehr hohen Einkaufspreise in Folge der scharfen Concurrenz auf Java, war es oft schwer, die angeführten Partieen auf unserem Markt lohnend zu placieren. Die Preise erfuhren schrittweise eine Erhöhung von 20/25 pCt.

		Vorrat 1 Jan. 1906.	Anfuhr in 1906.	Verkauf in 1906.	Vorrat 31 Dec. 1906.
Batavia	Rindshäute	—	1,119	1,062	87
Samarang	„	3,591	43,215	44,812	1,994
Oostboek	„	3,778	136,468	126,861	13,785
Tjilatjap	„	1,724	10.209	10,415	1,518
Padang	„	92	12,673	11,391	1,374
Macassar	„	1,235	14,816	15,827	224
Batavia	Büffelhäute	3,072	36,831	36,431	3.472
Samarang	„	11,009	54,849	60,154	5,704
Soerabaya	„	1,611	32,004	31,096	2.519
Tjilatjap	„	3,809	19,401	21,058	2,252
Padang	„	477	10,551	10,388	640
Macassar	„	3,188	35,588	35,317	1,114
Venezuela Häute (trockene)		—	1,482	1,482	—

Ostindische Rinds- und Büffelhäute-Anfuhren während der letzten 10 Jahre:

1897	364,116	1902	506,137
1898	346,112	1903	416,970
1899	405,938	1904	509,214
1900	415,421	1905	543,320
1901	497,847	**1906**	**409,012**

Preise ostindischer Rindshäute:

			K.G.	Beginn 1906. cents per ½ K.G.		Ende 1906. cents per ½ K.G.	
Batavia	abgefleischt	von ±	3	95	102	95	115
„	„	„ „	7	63	70	70	84
Samarang	„	„ „	2½	95	105	106	115
„	„	„ „	3½	92	97	102	107
„	„	„ „	5	82	90	95	100
„	„	„ „	6½	65	70	75	83
Soerabaya	„	„ „	3½	75	106	75	116
„	„	„ „	5	64	81	70	83
„	„	„ „	6½	66	83	70	93
„	nicht abgefleischt	„ „	3½	68	85	66	88
„	„	„ „	5	60	66	65	75
Tjilatjap	abgefleischt	„ „	2½	95	100	90	110
„	„	„ „	3½	90	95	95	107
„	„	„ „	5	82	90	95	100
„	„	„ „	6½	65	70	75	83
Bali	„	„ „	6—8	60	66	70	80
„	nicht abgefleischt	„ „	6—8	50	60	60	70
Padang	abgefleischt	„ „	3½	80	85	80	85
„	„	„ „	6½	66	71	70	80
„	nicht abgefleischt	„ „	3—6	53	66	65	77
Macassar	abgefleischt	„ „	6—10	60	66	65	75
„	nicht abgefleischt	„ „	4—7	50	60	60	65

Preise ostindischer Buffelhäute:

		K.G.	Beginn 1906. cents per ½ K.G.		Ende 1906.	
Batavia	abgefleischt von ±	8—12	31	52	35	52
„	nicht abgefleischt „ „	8—12	30	35	32	37
Samarang	abgefleischt „ „	8	52	54	52	56
„	„ „ „	11	49	51	50	54
„	„ „ „	14	40	44	40	45
Soerabaya	„ „ „	8—12	38	55	40	55
„	nicht abgefleischt „ „	9	30	36	35	40
Tjilatjap	abgefleischt „ „	8—10	32	46	30	55
Padang	„ „ „	10—13	31	40	35	40
„	nicht abgefleischt „ „	9—12	22	27	25	30
Macassar	abgefleischt „ „	8—14	35	44	36	47
„	nicht abgefleischt „ „	8—14	17	26	20	30

Indigo.

Nach so vielen Jahren der Enttäuschung kann diesmal von einer starken Hebung der Preise Meldung gemacht werden, was um so merkwürdiger ist, als die Preise für dieses Kunstprodukt ganz unverändert blieben.

Schon halb Januar entwickelte sich grössere Nachfrage, in Verband mit höheren in Calcutta für Bengal Indigo angelegten Preisen, so dass gegen Ende Februar der Vorrat von 750 Kisten, womit das Jahr anfing, so ziemlich ganz geräumt war. Für die letzten Partieen konnte selbst gerne eine Avance von 16 à 20 Cts. bedungen werden.

Dass die Anfuhren der Java Ernte beschränkt bleiben würden, war zu erwarten, da die Kultur ansehnlich beschränkt wurde und viele Pflanzer es überdies vorgezogen hatten, ihre Ernten auf Lieferung zu verkaufen.

Da jedoch bei weitem die meisten Käufer zuerst Muster zu sehen wünschen, ehe sie kaufen, welcher Forderung der Natur der Sache nach allein an den niederländischen Märkten entsprochen werden kann, so blieb von verschiedenen Seiten Kauflust.

Als gegenüber einem kleinen Angebot in den Monaten Juni und Juli dringende Nachfrage stand, wurden die neu angeführten Partieen durch Einschreibung zu Preisen verkauft, welche die Erwartungen der Pflanzer, welche ihr Produkt hieher zum Verkauf geschickt hatten, bedeutend

übertrafen und welche für diese Saison sicher die höchsten sind, die bedungen wurden. Für die feinste Qualität procedé-warm wurde ein einziges Mal über 300 Cts. angelegt.

Während des Spätjahrs konnte sich der Artikel vollständig auf den erhöhten Preisen halten und Käufer, die auf flauere Preise gewartet hatten, sahen sich schliesslich verpflichtet, ebenso die vorher bezahlten Preise anzulegen.

Die Qualität dieses Jahres war gut und auch das Sortiment, in Anbetracht des kleinen Angebots, befriedigend.

Statistik der Anfuhr, des Verkaufs und des Vorrats von Java Indigo über die letzten 10 Jahre:

	Anfuhr.	Verkauf und transito.	Vorrat am 31 Dec.	
1897	5,180	4,774	1,576	Kisten.
1898	5,659	4,997	2,238	"
1899	2,292	3,697	833	"
1900	1,688	2,069	452	"
1901	1.681	2,057	76	"
1902	1,407	1,447	36	"
1903	1,351	1,247	140	"
1904	1,842	1,117	865	"
1905	893	1,431	327	"
1906	**425**	**752**	—	"

Kapok.

Im Anfang des abgelaufenen Jahrs blieb die Anfuhr der neuen Ernte nach den Niederlanden noch reichlich und fanden tüchtige Verkäufe zu unverändertem Preis statt.

Auch der Vorrat blieb während der ersten Hälfte von 1906 gross und die Preise waren auf einer Höhe, welche einen starken Verbrauch ermöglichte, so dass eine Steigerung des Umsatzes zu erwarten war.

Leider ist dies nicht geschehen, denn durch eine plötzliche Erhöhung des Preises während des letzten Quartals wurde der Umsatz wieder reduziert und blieb der Consum von Kapok unter dem des Jahres 1905.

Dieses plötzliche Steigen betrug in den Monaten Oktober/December circa 6 Cts. und ist den ausserordentlich kleinen

Anfuhren zuzuschreiben, wodurch der alte Vorrat grossenteils zu einem regelmässig auflaufenden Preis geräumt werden konnte.

Nach den Berichten muss diese kleine Anfuhr die Folge der schlechten Witterung sein, welche in einem grossen Teil von Java während des Pflückens und der Bereitung der neuen Ernte, welche in die Monate Juli/September fällt, geherrscht hat.

Es ist dann auch vorauszusehen, dass in den ersten Monaten von 1907 der Preis noch mehr in die Höhe gehen wird, was dem Consum dieses Artikels nicht förderlich sein wird. Kapok ist ja ein Füllungsmaterial, welches der Concurrenz von andern — worunter besseren — Füllungsmaterialien die Spitze bieten muss und die Erfahrung lehrt, dass bei Preisen über 35 Cts. der Konsum abnimmt, weil dann dem Gebrauch von Rosshaar, Federn u. s. w. der Vorzug gegeben wird.

Für den Artikel Kapok würde dann auch nichts erwünschter sein, als einigermassen regelmässiger Verkaufspreis und es würde im Interesse des Kapokmarktes sein, wenn die Importeure dieses Artikels eine mehr regelmässige Anfuhr von Partieen an den amsterdamer Markt befördern könnten.

Statistik in Amsterdam Anno 1906.

Vorrat am 31 December 1905 14,625 pakken.

	Anfuhr bis Ende des Monats	Verkauf bis Ende des Monats	Vorrat Ende des Monats	Prijs per ½ Kg. am Ende des Monats
	Pakken	Pakken	Pakken	
Jan.	9,308	9,705	14,228	29½ cts.
Febr.	16,343	18,214	12,754	30 „
März	21,088	23,086	12,627	31½ „
April	23,690	27,082	11,233	32 „
Mai	32,991	33,523	14,093	32½ „
Juni	36,760	37,681	13,704	32½ „
Juli	45,364	44,339	15,650	31½ „
Aug.	47,019	46,306	15,338	31 „
Sept.	48,650	53,648	9,635	31½ „
Oct.	50,514	58,278	6,861	35½ „
Nov.	51,450	61,352	4,723	35 „
Dec.	53,674	65,774	2,526	37½ „

Statistik in Amsterdam und Rotterdam am 31 December während der letzten 10 Jahre.

	Anfuhr während des Jahrs Ballen.	Verkauf während des Jahrs Ballen.	Vorrat 31 Dec. des Jahrs Ballen.	Prijs per ½ Kg. am 31 Dec. des Jahrs
1897	24,746	20,288	6,116	35/6 cts.
1898	32,503	32,148	6,471	30/1 „
1899	37,150	40,150	3,471	30/1 „
1890	41,163	40,090	4,544	37/8 „
1901	47,482	36,613	15,413	40/1 „
1902	45,551	51,437	5,927	32/3 „
1903	51,918	55,211	6,494	29/30 „
1904	59,675	49,507	16,662	32/3 „
1905	59,485	60,874	15,273	30/1 „
1906	**56,137**	**68,786**	**2,624**	**37/8** „

Baumwolle.

Die feste Stimmung am Ende des vorigen Jahrs hielt an, bis am 23. Januar ein Ginnersrapport erschien, der bis auf den 16ten 9,998,000 Ballen als gereinigt angab. Darauf wurden die Ernteberichte besser, und als nun auch die amerikanischen Anfuhren zunahmen und damit ein grösseres Angebot zusammenfiel, trat ein Sinken von reichlich ⅝ c. ein. Bis Ende März wechselten flaue und feste Märkte mit einander ab. Als der Bureaurapport mit einer Endschätzung von 10,778 Ballen erschien, wurde die Stimmung fester und in Folge ungünstiger Witterungsberichte, wodurch die Anpflanzung der neuen Ernte verzögert wurde, blieb der Markt fest bis halb April.

Die durch die Katastrophe von San Francisco entstandene Befürchtung finanzieller Schwierigkeiten, die Vermehrung der bepflanzten Oberfläche, gute Berichte über die neue Ernte und sehr grosse Anfuhren der alten Ernte brachten ein Sinken zu weg, das im August grössere Dimensionen annahm. Sept./Okt. auf 23. Juli in Liverpool 5.62 d., hier 33¼ c. notiert, war am 3. Sept. auf resp. 4.85 d. und 28½ c. gesunken.

Seitdem war es allein die neue Ernte, welche Einfluss hatte. Schwere Stürme mit grossem Schaden in den Baum-

wolldistrikten und ein günstiger Ginnersrapport waren die Ursache einer aufwärtsgehenden Bewegung, die am 14. Oktober die höchsten Preise von Juli übertraf.

Bessere Ernteberichte und eine Ernteschätzung von Neill von 13 à 13½ Millionen Ballen brachten den Markt wieder zum Sinken. Nach einem starken Rückgang liefen die Preise wieder in die Höhe, um im December aufs Neue zu fallen.

Total Anfuhren in Amsterdam während der letzten 10 Jahre:

	N. Amerikansch.	O. Indische und andere Sorten.	Total.
1897	8,680 Ballen	—	8,680 Ballen
1898	8,810 „	—	8,810 „
1899	8,672 „	—	8,672 „
1900	9,138 „	—	9,138 „
1901	4,100 „	178 Ballen	4,278 „
1902	6,450 „	—	6,450 „
1903	5,444 „	400 „	5,844 „
1904	2,800 „	768 „	3,568 „
1905	2,000 „	42 „	2,042 „
1906	2,325 „	99 „	2,424 „

Kaffee.

Das abgelaufene Jahr war ungünstig für den Kaffeehandel. Die Stimmung war während des ganzen Jahres matt, allein ab und zu kam eine kurze lebhaftere Periode und steigende Preise, die aber bald wieder einem Rückgang und der Lustlosigkeit Platz machten.

Brasilien hatte eine so überflüssige Ernte, dass das grosse Angebot von dort stets drückender wurde und fast alle Sorten zu niedrigen Preisen mit sich schleppte.

Die Empfänge in Santos betrugen vom 1 Juli bis 31. December 9,531,000 Ballen gegen 5,570,000 Ballen in 1905 und 5,951 Ballen in 1904.

Die ganze Rio- und Santosernte wird jetzt auf ca. 17 Millionen Ballen geschätzt gegen 10,227,000 Ballen in 1905 und 9,973,000 Ballen in 1904. Zwar wurden von der Regierung von São Paulo und der Bundesregierung von Brasilien Anstrengungen gemacht, um die Preise zu stützen,

aber von allen Plänen ist bis jetzt nur der von São Paulo zur Ausführung gekommen. Nach diesem Plan liess der Staat grosse Partieen Kaffee aufkaufen und diese an Firmen in Hamburg, Havre und New-York consignieren, worauf von diesen Firmen Vorschüsse gegeben wurden. Wenn dies auch eine temporäre Erleichterung des Santosmarktes bewirkt, so ist dieses Quantum Kaffee dadurch doch nicht verschwunden und die Zukunft wird lehren müssen, ob diese Art der Unterstützung von Regierungswegen nicht eine äusserst gefährliche ist.

Das Jahr eröffnete mit einer Notierung von 22½ Cent für goodaverage Santos auf Termin, lief allmählig in die Höhe, als Folge beschränkter brasilianischer Anfuhren, bis 24 Cts. Nach September liefen die Preise geregelt zurück und sie schlossen mit einer Notierung von 19½ Cts.

Die Anfuhren von Santos Kaffee in den Niederlanden waren grösser als voriges Jahr; das Verkaufen auf Termin gab aber nur selten Rechnung.

Durch Private wurden hier angeführt:

	in 1906.		1905.	1904.	1903.	1902.
Java	141,777 bn.	gegen	154,615 bn.	151,217 bn.	180,165 bn.	219,700 bn.
Sumatra	8,145 „	„	11,572 „	13,207 „	11,897 „	9,455 „
Macassar	5,014 „	„	6,228 „	5,754 „	5,475 „	7,053 „
Menado	3,978 „	„	1,981 „	5,223 „	3,348 „	5,705 „
Div. Oost-Indien . .	450 „	„	–,— „	–,— „	–,— „	–,— „
Venezuela	2,696 „	„	150 „	3,265 „	168 „	27 „
Haiti	155 „	„	100 „	209 „	147 „	–,— „
Central Amerika . .	1,850 „	„	645 „	1,131 „	788 „	858 „
Div. West Indien . .	57,243 „	„	43,755 „	60,019 „	40,308 „	33,324 „
Afrika	3,624 „	„	2,805 „	5,030 „	4,000 „	9,238 „
Santos	78,540 „	„	49,195 „	30,705 „	68,322 „	94,393 „
Total . .	303,472 bn.	gegen	271,046 bn.	275,760 bn.	314,618 bn.	379,753 bn.

Von der laufenden Java Ernte kamen in Amsterdam an den Markt bis Ende December:

	in 1906.		1905.	1904.	1903.	1902.
Java W.I.B. . . .	91,278 bn.	gegen	81,155 bn.	90,954 bn.	88,809 bn.	122,052 bn.
Liberia	28,679 „	„	53,487 „	45,582 „	23,807 „	62,735 „
Total	119,957 bn.	gegen	134,642 bn.	136,536 bn.	112,616 bn.	184,787 bn.

überdies 3981 Ballen Sumatra W.-I. B, gegen 6194 Ballen in 1905.

Durch die Niederl. Handelmaatschappij wurden hier verkauft:

für Rechnung der Regierung in Auction	. 29,964 Ballen	
„ eigene Rechnung in Auction. . . .	. 10,343 „	und 163 kn.
„ „ „ durch Einschreibung.	4,485 „	
Total . . .	. 44,792 Ballen	und 163 kn.

Für die Java W. I. B. war das Jahr wieder schlecht. Die niedrigen Santospreise drückten diese Sorten und Verkäufe waren höchst unbefriedigend. Allein sehr prima Qualitäten, die aber wenig vorkamen, brachten auch dieses Jahr fancy Preise auf.

Gelbe Kaffee's blieben flau, mit Ausnahme der wirklichen fancy's, die gut bezahlt wurden.

Java Liberia war das ganze Jahr hindurch stark gefragt und die dafür bezahlten Preise sind im Verhältnis zum Santos Kaffee sehr hoch zu nennen.

Gut ordinär war das ganze Jahr hindurch im Preis, öffnete auf 31½ Cts. und lief bis 35 Cts. in die Höhe.

Die Preise von triage und Afrika gingen in Konkurrenz mit Santos niedriger. Letztere Sorte wurde geregelt angeführt.

Lauf der Preise:

	Gut ordinär Java.			Good average Santos.		
	Beginn.	Mitte.	Ende.	Beginn.	Mitte.	Ende.
Januar . . .	31 c.	31 c.	31 c.	25 c.	25 c.	25 c.
Februar. . .	31 „	31 „	32½ „	25 „	25 „	25½ „
März. . . .	32½ „	32½ „	32½ „	25½ „	25½ „	25½ „
April. . . .	32½ „	32½ „	32½ „	25½ „	25½ „	25½ „
Mai	32½ „	32½ „	32½ „	25½ „	25½ „	25½ „
Juni	32½ „	31½ „	33½ „	25½ „	24½ „	24½ „
Juli	33½ „	33½ „	33½ „	24½ „	24½ „	25½ „
August . . .	33½ „	33½ „	33½ „	25½ „	25½ „	25½ „
September . .	33½ „	34 „	35 „	25½ „	25½ „	25 „
October . .	35 „	35 „	35 „	25 „	25 „	25 „
November . .	35 „	35 „	35 „	25 „	25 „	24 „
December . .	35 „	35 „	35 „	24 „	23 „	23 „

Lauf der Preise von gut ordinär in den Jahren:

1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.
50 c.	34½ c.	31½ c.	34½ c.	32 c.	38 c.	34 c.	30 c.	32½ c.	31 c.
51¾ „	36½ „	27 „	39 „	30½ „	34 „	29 „	31 „	29½ „	32½ „
51 „	33½ „	25¾ „	34½ „	31½ „	32 „	28 „	31¼ „	30 „	31½ „
50 „	34½ „	27 „	37½ „	32½ „	35½ „	26¼ „	30¼ „	29½ „	33½ „
46½ „	35 „	26½ „	35 „	31½ „	37½ „	26 „	28½ „	31 „	34 „
47 „	38 „	28½ „	32 „	33½ „	35 „	25¼ „	28 „	31¼ „	35 „
45 „	35½ „	34½ „	—	35 „	34 „	25¾ „	29 „	31 „	—
35½ „	34 „	—	—	38 „	—	26 „	30 „	—	—
37½ „	32½ „	—	—	—	—	27 „	30½ „	—	—
—	—	—	—	—	—	29¼ „	31½ „		—
—	—	—	—	—	—	—	32 „	—	—

Der Terminumsatz von Santos Kaffee war:

in 1897 . . . 177,400 bn.		in 1902 . . . 1,892,000 bn.	
„ 1898 . . . 394,000 „		„ 1903 . . . 1,579,000 „	
„ 1899 . . . 503,500 „		„ 1904 . . . 1,575,000 „	
„ 1900 . . . 874,000 „		„ 1905 . . . 1,006,000 „	
„ 1901 . . . 1,431,000 „		„ 1906 . . . 948,000 „	

Geliefert wurden in 1906 139,500 bn.

Die Notierungen Waarentermin für Santos kaffee:

Lieferung in:		Jan.	Febr.	Mrz.	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	
Op 2 Jan.	1906	22¼	22½	22½	22½	22⅝	22¾	22⅞	23	23	23⅛	23⅛	23¼	Cts.
„ 15 „	„	23⅛	23¼	23⅜	23⅜	23½	23⅝	23¾	23¾	23⅞	23⅞	24	24⅛	„
„ 1 Febr.	„		23⅝	23¾	23¾	23⅞	23⅞	24	24⅛	24¼	24¼	24⅜	24⅜	„
„ 15 „	„		23⅛	23⅛	23¼	23⅜	23½	23⅝	23⅝	23¾	23⅞	23⅞	23⅞	„
„ 1 März	„			24	24¼	24⅜	24½	24½	24⅝	24¾	24⅞	24⅞	25	„
„ 15 „	„			23⅛	23½	23½	23⅝	23⅝	23⅞	23¾	23⅞	24	24	„
„ 2 April	„				23¾	23½	23½	23⅝	23¾	23⅞	23⅞	24	24	„
„ 16 „	„				23¼	23¼	23¼	23⅜	23½	23⅝	23¾	23⅞	23⅞	„
„ 1 Mai	„					23	23⅛	23¼	23⅜	23½	23⅝	23⅝	23⅝	„
„ 15 „	„					22⅝	22½	22⅝	22¾	22¾	22⅞	23	23	„
„ 1 Juni	„						22	22	22⅛	22¼	22¼	22⅜	22⅜	„
„ 15 „	„						21⅞	22	22⅛	22⅛	22¼	22⅜	22⅜	„
„ 2 Juli	„							22⅜	22½	22⅝	22¾	22⅞	22⅞	„
„ 16 „	„							22⅛	22¼	22¼	22⅜	22⅜	22½	„
„ 1 Aug.	„								24⅜	24½	24⅝	24¾	24⅝	„
„ 15 „	„								23⅜	23¼	23⅜	23½	23½	„
„ 1 Sept.	„									21⅞	21⅞	22	22	„
„ 15 „	„									21⅞	22	22⅛	22¼	„
„ 1 Oct.	„										22⅜	22½	22½	„
„ 15 „	„										21½	21⅝	21¾	„
„ 1 Nov.	„											21⅛	21¼	„
„ 15 „	„											20¾	20⅞	„
„ 1 Dec.	„												20⅞	„
„ 15 „	„												19¼	„

Petroleum.

Das Jahr eröffnete mit einer Notierung von ƒ 11.— welcher Preis bis 8. December unverändert blieb, dann stieg der Preis bis ƒ 11.60.

Anfuhren (in Fässern von circa 150 Kgr.).

Jahre.	Bei der American Petroleum Comp.	Bei dem Gemeinde Petroleum Entrepôt.		
	Raffinierte Americanische.	Raffinierte Americanische.	Raffinierte Russische.	Rumänische.
1901	370,932	376,579	71,041	0
1902	423,935	328,816	254,773	170
1903	342.237	342,025	376,160	24,450
1904	242,143	455,789	116,481	28,442
1905	307,093	416,911	82,266	0
1906	296,526	305,745	14,634	72,625

Ablieferungen (in Fässern von circa 150 Kg.)

Jahre.	Bei der American Petroleum Comp.	Bei dem Gemeinde Petroleum Entrepôt.		
	Raffinierte Amerikanische.	Raffinierte Amerikanische.	Raffinierte Russische.	Rumänische.
1901	387,036	377,027	79,063	0
1902	410,463	329,642	233,412	132
1903	336,379	350,940	366,686	2682
1904	265,315	429,740	140,369	21,251
1905	298,367	311,673	86,478	13,183
1906	285,441	291,762	15,828	24,563

Lauf der Preise per 100 Kg.

	1902	1903	1904	1905	1906
Januar . . .	ƒ 8.60	ƒ 9.65-ƒ 10.10	ƒ 11.70	ƒ 10.50	ƒ 11.—
Februar . .	„ 8.60	„ 9.60-„ 9.65	„ 11.10	„ 10.35	„ 11.—
März . . .	ƒ 8.60-ƒ 8.60-ƒ 8.35	„ 9.40-„ 9.60	„ 10.50	„ 10.35	„ 11.—
April . . .	„ 8.35	„ 9.30	„ 10.20	„ 10.35	„ 11.—
Mai	„ 8.35	„ 9.10-„ 8.50	„ 9.20	„ 10.35	„ 11.—
Juni. . . .	„ 8.35	„ 9.—	„ 8.90	„ 10.35	„ 11.—
Juli	„ 8.25-ƒ 8.35	„ 8.90-„ 9.50	„ 8.30	„ 10.35	„ 11.—
August. . .	ƒ 8.95	„ 9.—	„ 9.05	„ 10.35	„ 11.—
September. .	„ 9.10	„ 9.—	„ 9.35	„ 10.37½	„ 11.—
October. . .	„ 9.10	„ 9.—	„ 10.35	„ 10.70	„ 11.—
November .	„ 9.10 ƒ 9.40	„ 9.—	„ 10.65	„ 10.94	„ 11.—
December. .	ƒ 9.95	„ 9.—	„ 10.50	„ 11.—	„ 11.60

Reis.

Die Besitzer von Reis bliebem in Beginn des Jahrs fest gestimmt, hauptsächlich mit Rücksicht auf die Misernte in Japan, wiewohl der zur Ausfuhr bestimmte Teil der Birmaernte auf eine Quantität von 2,200,000 Tonnen geschätzt war. Langsam liefen Preise bei guter Kauflust von ƒ 4½ bis ƒ 4¾ in die Höhe.

Wiewohl auch nun die Ernteberichte wieder sehr günstig lauten und zwar für die Birmaernte auf 2,343,000 Tonnen, bleibt der Markt fest gestimmt, umso mehr, da auch für die bevorstehende Ernte die Berichte aus Japan ungünstig sind.

Käufer sind aber jetzt, am Ende des Jahres, auch sehr zurückhaltend und von Transaktionen hört man wenig.

Die Java-Reise profitierten von der festen Stimmung. Da die Ernteaussichten minder günstig waren, wurden hohe Preise bedungen. Die ersten Transaktionen wurden zu ansehnlich höheren Preisen abgeschlossen, als im vorigen Jahr, während der Markt mehr und mehr in die Höhe ging und man hie und da etwa ƒ 1½ für 50 Kg. mehr bezahlte, als in 1905.

Die Qualität des Java-Reises war gut zu nennen, die Indramayoe Sorten waren selbst sehr gut.

Der Bengal, Moulmain, Rangoon und Bassein-reis waren gut, der Saigon ziemlich schlecht von Qualität. Von Siam war der Garden-reis gut, der Field-reis von inferieurer Qualität.

An der Amstel und der Zaan wurden angeführt:

1,662,000 Ballen.

Die Totaleinfuhren in den Niederlanden betrugen 2,339,000 Ballen.

Einfuhren und Vorräte von ungeschältem Reis in den Niederlanden:

Jahre.	EINFUHREN.							
	Java Tafel.	Java und Bengaal.	Rangoon und Larong.	Bassein.	Necransie und Moulmain	Saigon Siam Persien.	Japan u.s.w.	Total Ballen.
1902	98,000	229,000	536,000	791,000	190,000	139,000	163,000	2,146,000
1903	68,000	186,000	791,000	632,000	331,000	81,000	33,000	2,122,000
1904	103,000	241,000	472,000	774,000	210,000	274,000	126,000	2,200,000
1905	102,000	241,000	778,000	710,000	111,000	114,000	102,000	2,158,000
1906	118,000	242,000	775,000	759,000	110,000	314,000	21,000	2,339,000

Jahre.	VORRÄTE.				
	Java Tafel.	Java.	Rangoon.	Bassein.	Total Ballen.
1902	4,700	2,000	—	—	6,700
1803	10,300	—	—	—	10,300
1904	450	5,350	—	—	5,800
1905	2,780	1,600	—	—	4,380
1906	—	740	—	—	740

Lauf der Preise in Gulden per 50 Kg.:

Jahre.	Java Tafel. Erste Sorte.	Weisse Java.	Rangoon und Bassein.	Geschälter Rangoon.	
				Vorlauf.	Mittel.
1902	9, 8, 9	7¾, 7. 7½	3⅞, 3½, 4⅛	6, 5½, 6	4½, 4, 4½
1903	9, 8½	7½, 7¾, 8	4⅛, 4¾, 4	6, 6½, 5½	4¼, 5½, 4¾
1904	8, 7¾, 8½	7, 7½	3¾, 4¼, 4⅜	5¼, 6	4¼, 4¾
1905	6¾, 7, 7½, 7¾.	6¼, 6½, 6¾, 7	4¼, 4, 4¼	5¼, 5½, 5¾, 5½	4½, 4¾. 4½
1906	7½, 7¾, 8½, 8¼.	6¾, 7, 7⅝, 7¼	4¼, 4⅛, 4⅝, 4¾	5¼, 5½, 6, 5¾	4½, 5, 5¼, 5½

Spezereien.

MUSKATNUSS. Der Anfang dieses Jahrs hat die Erwartungen, mit welchen das vorige Jahr schloss, nicht beschämt. Als das in der ersten Hand noch Unverkaufte rasch aufgenommen war, entwickelte sich bald ein lebhafter Umsatz in der zweiten Hand zu in die Höhe gehenden Preisen. Die Märzauction lief in animierter Stimmung über Taxation. Dann trat allmählig als Folge enttäuschten Absatzes eine äusserst matte Stimmung in den Vordergrund.

In der Juniauktion fehlte Kauflust, sowie Kaufkraft und es musste das prima Bandaprodukt zum weitaus grössten Teil zurückgehalten werden, während auch die prima Nebensorten, die beim Javaprodukt je länger, desto mehr an Umfang zunehmen zu scheinen, dasselbe Schicksal, wenn auch in geringerem Grade, teilten.

Der Geschäftsgang blieb schleppend. Die Septemberauction lief noch unter den erniedrigten Taxationen. Das Angebot der Credit- und Handelsvereinigung Banda wurde ganz aufgenommen, während von den Nebensorten ein guter Teil nicht abgegeben werden konnte. Ferner kam zur Abwickelung das ansehnliche Quantum von 884 Kisten bei der Credit- und Handelsvereinigung Banda, welches in der Juniauction nicht abgegeben worden war, und zugleich noch einige andere, in der ersten Hand noch unverkaufte Posten.

Dass auf dem hierauf geltenden Preis-niveau jedoch Kauflust bestand, konnte der Ablauf der Decemberauctionen beweisen, in welchen zu vollen Preisen coulant verkauft werden konnte.

Die ordinären Sorten wurden, wie immer, auch dieses Jahr coulant aufgenommen.

Die Totaleinfuhren von Nuss bestanden aus 1,092,000 Kg. gegen 1,140,000 Kg., der Vorrat in der ersten Hand beträgt 62,000 Kg. oder 88 Kg. weniger, als am 31. December 1905.

MUSKATBLÜTE (FOELIE). Besonders das Bandaprodukt, wovon das Angebot im Allgemeinen nicht gross genannt werden kann, fand in der Märzauction zu über die Taxation laufenden

Preisen eine günstige Aufnahme. In der Juniauction vermisste man anfangs das nötige Interesse und ein Teil konnte nicht abgegeben werden. Später kamen jedoch Käufer und das aus der Juni- und Septemberauction nicht Abgegebene wurde vollständig verkauft.

In der Decemberauction war gute Kauflust und fanden die Bandasorten grossenteils über Taxation gerne Abnehmer.

Die Totalanfuhren von Muskatblüte betrugen 316,000 Kg. gegen 264,000 Kg. in 1905.

NELKEN. Je nach den Ansichten und Berichten über die neue Ernte, gingen Zanzibar Nelken höher oder niedriger; der Schluss ist aber gut 5 Cts höher, als im Anfang. Amboinanelken wurden infolge von nur kleinen Anfuhren ausschiesslich en detail verkauft.

PFEFFER. Schwarzer Lampong. Die Preisschwankungen waren nicht gross bis zum Spätjahr, wo als Folge einer grossen Ernteschätzung ein empfindliches Sinken eintrat, seitdem konnten sich die Preise wieder etwas heben und schliesst der Markt, wiewohl mit ca. 3 Cts. niedriger Notierung für loco gegen Anfang des Jahrs, in fester Stimmung.

Schwarzer Java. Starke Zufuhren, häufig in Auktionen angeboten, wurden durchgängig coulant verkauft. Preise sind etwas höher gelaufen.

Weisser Pfeffer wurde, mit einzelnen Ausnahmen, in Auction oder durch Einschreibung, geregelt verkauft, doch wiesen die Preise besonders für Muntok, Singapore und Riouwsorten auf einen empfindlichen Rückgang in Verband mit den konkurrierenden Sorten auf dem englischen Markt hin.

Die Totaleinfuhren von Pfeffer hier zu Lande betrugen 56,000 Ballen, gegen 52,000 Ballen in 1905.

Der Umsatz in Pfeffer auf Termin betrug hier 80,600 Ballen, gegen 82,600 Ballen in 1905.

Lauf der Preise von Spezereien per ½ Kilo:

Jahre.	Nüsse. Gute Sorte. 110 à 120 st. per halb Kg.	Muskatblüte Gute Sorte.	Nelken. Gute Amboina.
1902	55, 52, 72 cts.	100, 95, 125 cts.	32, 29, 33 cts.
1903	80, 86, 74 „	150, 140, 134 „	32½, 40, 43 „
1904	59, 51, 52 „	136, 120, 93, 98 „	43, 48, 39, 43 „
1905	48, 46, 44, 42 „	93, 90, 99 „	52, 58, 60 „
1906	**56, 43, 40** „	**110, 112, 105, 100, 103** „	**42, 52, 50** „

Jahre.	Nelken. Zanzibar.	Pfeffer. Guter Lampong.
1902	22½, 19¾, 21¾, 20, 21⅞ cts.	31¾, 27, 31⅝, 29¾, 29⅞ cts.
1903	21⅞, 19½, 21¾, 39⅞, 38½ „	29½, 32¼, 33¾, 31¼, 34, 31½ „
1904	47, 39, 46½, 35, 42, 28½, 27¼ „	31½, 24¾, 26½, 24¾, 31¾, 31 „
1905	26½, 22⅝, 28¾, 26¾, 37, 36½, 34⅝ „	28¾, 30½, 27½, 27, 26⅝ „
1906	**33½, 30⅛, 39¾, 37¼, 40¾, 36⅝, 39** „	**25½, 27½, 25⅞, 27⅞, 21⅝, 23⅝** „

Statistik der Spezereien:

Jahre.	Einfuhren.				Verkäufe in erster Hand.		Vorräte in erster Hand.			
	Nüsse Netto Tonnen von 1000 Kg.	Blüte Netto Tonnen von 1000 Kg.	Nelken Amboina. Ballen von 50 Kg.	Pfeffer. Ballen von 50 Kg.	Nüsse Colli.	Blüte Colli.	Nüsse Netto Tonnen von 1000 Kg.	Blüte. Netto Tonnen von 1000 Kg.	Nelken Amboina. Ballen von 50 Kg.	Pfeffer. Ballen von 50 Kg.
1902	915	232	2,300	40,000	13,000	4,000	83	43	—	1,400
1903	1,157	205	230	53,000	10,300	3.000	312	33	—	4,100
1904	1,017	327	3,800	66,000	14,700	4,400	220	54	—	1,600
1905	1,140	264	—	52,000	15,400	4,500	150	52	—	4,300
1906	1,092	316	1.100	56.000	14,100	4,900	62	14	—	1,500

Im Entrepôt in Amsterdam und Rotterdam nach Angabe der Administration der Einfuhrzölle alles in Brutto Tonnen von 1000 Kilo.

Jahre.	Einfuhren.				Ablieferungen				Vorräte.			
	Nüsse.	Blüte.	Nelken	Pfeffer.	Nüsse.	Blüte.	Nelken	Pfeffer.	Nüsse.	Blüte.	Nelken	Pfeffer.
1902	1,071	366	971	2,188	1,070	369	1,898	2,554	1,299	191	3,243	2,340
1903	1,248	257	426	2,236	845	280	2,676	1,898	1,720	168	941	2,540
1904	1,047	464	631	3,166	1,338	383	1,140	3,179	1,410	238	356	2,500
1905	1,158	326	547	2,329	1.145	330	504	1,995	1,354	234	391	2,784
1906	1,135	370	597	2,895	968	341	564	3,562	1,546	269	479	2,674

Zucker.

Die hohen Zuckerpreise in den ersten Monaten von 1905 waren Ursache, dass der Rübenzuckerkultur eine grosse Ausdehnung gegeben wurde, so dass der Ertrag der Campagne 1905/1906 denjenigen früherer Jahre in den Schatten stellte und man anfänglich meinte, dass am Ende der Campagne eine nicht unansehnliche Quantität übrig bleiben würde. Dies gab wenig Anlass zu grösseren Unternehmungen und blieb der Markt den grössten Teil des Jahres still und veränderten sich die Preise wenig.

Im Spätjahr war der politische Zustand von Cuba die Ursache einiger Bewegung, da man vermutete, dass die Zuckerernte daselbst den Erwartungen vielleicht nicht entsprechen würde. Doch blieb die Erhöhung der Preise innerhalb beschränkter Grenzen, da der Vorrat überall hinreichend war, um allen Anfragen genügen zu können und man die Sicherheit ansehnlicher Zufuhren aus der neuen Ernte hatte, sollte es auch geschehen, dass nach den bekannten Daten der Ertrag etwas weniger gross sein sollte, als im vorigen Jahr.

Die Verbesserung in der statistischen Position des Artikels, die sich allmählig offenbarte und die grössere Zurückhaltung der Verkäufer waren Veranlassung, dass die Preise während

der beiden letzten Monate der Campagne eine allgemeine Erhöhung erfuhren. Auch der politische Zustand Cuba's gab fortdauernd Grund zu Befürchtungen. Während 1906 auf ƒ 9.75 eröffnete, war der Schluss ƒ 10.75.

Die Ernte dieses Jahrs auf Java war die grösste, welche jemals hervorgebracht worden ist.

Wenn man den Sackzucker ausser Rechnung lässt, so wird die Ernte angenommen zu

17,000,000 Pikols gegen
16,300,000 „ in 1905,
16,700,000 „ „ 1904.

Dieselbe Erscheinung, welche in unserem früheren Bericht vermeldet wurde, zeigte sich auch in diesem Jahre, nämlich, dass der Absatz des Javaproduktes mehr und mehr nach den Ländern östlich von Port-Said stattfindet.

Es wurde versandt von 1 Mai bis 31 December:

	nach Ländern:	
	westlich von Port Said,	östlich von Port Said,
1904	61 pCt.	39 pCt.
1905	54 „	46 „
1906	31½ „	68 „

und unter diesen letztern nimmt Japan, welches jetzt reichlich ein Sechstel der Javaernte abnimmt, eine erste Stelle ein.

Mehr und mehr verlegt man sich auf Zucker in hohen Nummern, der sofort in den Consum kommt.

Die sehr weissen Zucker finden ihr Absatzgebiet hauptsachlich in Britisch-Indien, wo sie die Concurrenz des oesterreichischen raffinierten gut aushalten können.

Muscavados wird in Europa, in Amerika und besonders in Japan, wo der weisse Zucker zum Schutz der inländischen Raffinerieen hoch besteuert ist, fortwährend placiert.

Die Preise waren in Beginn des Jahrs ƒ 5¾ für Muscovados, liefen im Mai bis ƒ 5¼ zurück, um im August auf ƒ 6⅝ zu steigen. Gegen Ende des Jahrs trat allmähliger Rückgang ein und der Schluss ist nominal ƒ 6.—.

Die Ausfuhr von Java nach allen Häfen für den Zeitraum von 1 Mei bis 31 December ist gewesen:

in 1904.	in 1905.	in **1906.**
834,248 Tonnen.	814,224 Tonnen.	**719,727** Tonnen.

wovon nach:

	1904.	1905.	**1906.**
Niederlande	4,547	142	**4,477**
Gross-Britannien	55,521	9,230	**4,128**
Skandinavien	18	—	**21**
Port-Saïd	118,752	367,962	**33,861**
Suez	12,007	20,000	—
Delaware	251,553	29,558	**130,997**
Canada	—	5,677	—
Boston	16,640	—	—
Barbados	6,477	—	—
Halifax	4,283	—	—
Vancouver	16,732	—	**17,143**
San Francisco	5,314	—	**27,320**
Antwerpen	—	—	**600**
St. Helena	19,915	7,001	**9,129**
Australien	14,000	16,959	**39,495**
Japan	90,663	106,205	**160,709**
China	1,459	1,083	**15,383**
Hongkong	107,134	129,491	**112,112**
Britisch-Indien	31,143	83,228	**111,527**
Penang	—	100	**596**
Singapore	28,091	37,588	**51,346**
Belle Isle	—	—	**783**
Colombo	—	—	**105**
Total	834,248	814,224	**719,727**

Niederlande:

Einfuhr zum Verbrauch inländischen Rohrzuckers:

Rübenzucker.		Rohrzucker.	
Aus Belgien	34,059 Tonnen.	Aus Belgien	176 Tonnen
„ Hamburg	2,912 „	„ Frankreich	7 „
„ Preussen	5,885 „	„ Gross-Britannien	1,541 „
	42,856 Tonnen.	„ Niederl.-Indien	175 „
		„ Suriname	94 „
		„ anderen Ländern	499 „
			2,492 Tonnen

Ausfuhr von Rohzucker:

	1905.	**1906.**
Nach England	9,067	**37,134** Tonnen.
Anderen Ländern	170	**777** „
Total.	9,237	**37,911** Tonnen.

Ausfuhr von Raffiniert:

	1905.	1906.	
Nach England	85,657	122,026	Tonnen.
„ Belgien	1,053	813	„
„ anderen Ländern . . .	2,993	2,571	„
Total .	89,703	125,410	Tonnen.

Die grössten Unterschiede in obiger Statistik zwischen den Jahren 1905 und 1906 sind zu erklären, was die Ausfuhr betrifft, durch eine frühzeitige Ernte hier im Oktober 1906 und grossen Mangel an rasch lieferbarem Zucker in England in denselben Monaten, wodurch während ein Paar Wochen eine grosse Ausfuhr möglich wurde. Die grössere Ziffer der Ausfuhr von Raffiniert in 1906 liegt mehr in der kleineren Ausfuhr von 1905, da damals in Folge grosser Spekulation in Zucker Raffinieren zeitweilig unmöglich war.

Tabak.

In der Geschichte des Tabakshandels in den Niederlanden wird das Jahr 1906 zweifellos stets als eine der wichtigsten Perioden vermeldet werden, denn, was auch die Zukunft bringen möge, die Bedeutung dieses Jahrs wird unvergesslich sein.

Der Ersterhandsumsatz an den niederländischen Märkten betrug 81 Millionen Gulden.

Schon manchmal in der ruhmreichen Vergangenheit dieses Handelszweiges wurde Ende eines Jahrs auf die glänzenden Resultate hingewiesen, welche durch sachkundige, sorgfältige Kultur erreicht wurden, aber selten konnte in der Weise über ein abgelaufenes Jahr, wie das jetzige, ein Loblied gesungen werden und nie zuvor erreichten die Umsätze eine derartige Höhe, als in diesem Verkaufsjahr.

Denn nicht nur, dass die Unternehmer auf Sumatra für ihr Produkt ca. 16 Millionen Gulden mehr erhielten, als in irgend einem Jahre vorher, wiewohl das totale Quantum doch nur das durchschnittliche der letzten zehn Ernten betrug, auch der Ertragswert des Javatabaks erreichte seit

1875 keine höhere Millionenziffer, während die Ertragsziffer von Borneo Tabak die des vorigen Jahrs um 34½ Cts. per ½ Kg. übertraf.

Auch die Händler können endlich wieder einmal auf ein Jahr zurücksehen, worin für die meisten die erzielten Gewinne in richtigem Verhältnis zu ihrem Kapitalrisico und ihrem Unternehmungsgeist stehen.

Für die meisten Fabrikanten im In- und Auslande wird 1906 wohl eine schwierige Uebergangsperiode gewesen sein, wobei es für Manchen ein Glück war, dass noch aus älteren und wohlfeileren Vorräten geschöpft werden konnte. Indessen werden die Ursachen, die zu der grossen Umkehr im Tabakshandel zusammenwirkten, worunter die Zunahme des Verbrauchs als Folge grösserer gesellschaftlicher Wohlfahrt in einem grossen Teil der gebildeten Welt in erster Linie zu nennen ist, auch den Fabrikanten zu gute kommen und sie werden den Weg wohl zu finden müssen, um ihre Abnehmer auf die Dauer, auch bei höheren Preisen für den Tabak, befriedigen zu können.

Das in 1906 verkaufte Sumatragewächs bestand aus 225,370 Pakken und wurde zu durchschnittlich 155 Cts. mit einem Wertbetrag von ƒ 53,845,000.— verkauft.

Der Artikel Sumatra Tabak ist also im abgelaufenen Jahr, wie aus obenstehenden Ziffern deutlich hervorgeht, in eine neue Phase getreten, wobei ein ganz anderer Massstab der Schätzung angelegt wurde, als in vorhergehenden Jahren. Geschah es in früheren Jahren wohl manchmal, dass die Preise für den Artikel zu einer ungekannten Höhe emporschnellten, dann gab es dafür nur Ursachen vorübergehender Art und sah man dann auch meistens noch im Laufe desselben Jahrs einen sehr ansehnlichen Preissturz eintreten. Nicht also im Jahr 1906. Bei sehr gutem Ausfall des Gewächses entwickelte sich sofort beim Anfang grosse Kauflust seitens der Händler, deren Vorräte aus früheren Ernten beim Beginn der Campagne schon kleiner waren, als jemals zuvor. Die günstige Deckkraft der neuen Ernte und die mehr als gewöhnliche Reife des Produkts sicherten ihm weiter einen

guten Empfang bei allen Fabrikanten der ganzen Welt, so dass die Händler im Allgemeinen willige Abnehmer fanden.

Was noch von Vorrat von vorigen Ernten vorhanden war, wurde, infolge der grossenteils viel höheren Preise für das neue Gewächs, mehrenteils geräumt und so entwickelte sich bei der Einschreibung stets mehr Concurrenz und blieb der Markt bis ans Ende der Campagne ein Muster von Lebhaftigkeit. Am Ende dieses Jahres kann konstatiert werden, dass nur noch wenig Vorräte da sind, die mit einem Seufzer auf das neue Jahr übergebracht zu werden brauchen. Ein Stein des Anstosses beim Wiederverkauf schien mehr als einmal in diesem Jahr das Stückblatt der Partieen zu sein. Besonders deutsche Fabrikanten haben in der späteren Zeit oft Schwierigkeiten mit ihren Arbeitern, da diese für die Verarbeitung von Stückblatt höhere Löhne fordern.

Der Prozentsatz Stückblatt ist noch stets im Steigen. Die jetzt verkaufte Sumatra Ernte lieferte 25½ pCt. Stückblatt gegen 23 pCt. in 1905. Das Verhältnis 1ter Längen, das bei der Ernte von 1901 noch 18 pCt. war, blieb dieses Jahr wie im vorigen auf 7½ pCt. beschränkt. Auch im nächsten Jahr scheint sicher kein günstigeres Blattverhältnis erwartet werden zu dürfen.

Das Java Gewächs, das im abgelaufenen Jahr zum Verkauf kam, lieferte 432,316 Pakken, welche zu 28½ Cts. mit einem Wertbetrag von ƒ 22,365,000.— verkauft wurden.

Ein ungekannt grosses Quantum Java Tabak kam im abgelaufenen Jahr an unseren Märkten zum Verkauf. Wiewohl die Ernte reichlich 100,000 Pakken mehr betrug, als die vorige Ernte, blieb doch der Preis des Durchschnittsertrags nahezu gleich. Die grösste Anzahl Pakken, die jemals auf Java geerntet wurde, betrug 371,414 Pakken.

Dies war die 1899er Ernte, die im Durchschnitt zu 21¾ Cts. verkauft werden musste.

Wenn man nun in Betracht zieht, dass das in diesem Jahr verkaufte Gewächs sich im Durchschnitt nicht über das Mittelmass erhob, dann ist es deutlich, dass auch der Javatabak von den sehr günstigen Umständen in hohem

Grade profitiert hat. Wirkten dazu viele Faktoren mit, die beim Artikel Sumatratabak schon genannt wurden, für den Javatabak war es ausserdem von grosser Bedeutung, dass auswärtige Märkte verhältnismässig wenig gute Chancen boten, um Geschäfte mit Gewinn zu machen, wodurch sich viele, in höherem Grade als bis jetzt, zu einem Artikel hingezogen fühlten, der an der Stelle vieler amerikanischer Sorten in erster Linie die Aufmerksamkeit auf sich zieht.

Doch wusste man sich beim Einkauf im Allgemeinen vor Uebertreibung zu hüten und nahm der Handel auf die Tragkraft der Fabrikanten Rücksicht. Ein guter Geschäftsgang blieb auf die Dauer nicht aus und, kam auch manchmal im Laufe des Jahrs ein schwächerer Moment vor, die Schlusseinschreibungen verliefen auf dem höchsten Preisniveau des Jahres.

Borneo lieferte 17062 Pakken, welche zu 96½ Cts. mit einen Wertbetrag von *ƒ* 2,400,000,— verkauft wurden.

Auch die im abgelaufenen Jahr verkaufte Borneoernte kann als sehr gelungen bezeichnet werden. Die Ertragsziffer ist, verglichen mit dem vorigen Jahr, durchaus im Verhältnis zum Ertrag des Sumatratabaks.

Das durch diese Borneoernte erzielte Resultat ist um so erfreulicher, als dadurch der Mut bei den Unternehmern wieder angefacht ist, der im vorigen Jahr derart zu sinken begann, dass man bereits zur Schliessung einiger der ältesten Unternehmungen überging.

Vom *Sumatra*-gewächs 1905 kamen:

94,571	pakken aus Deli	verkauft zu	178	cts.
59,635	„ „ Langkat	„ „	161	„
36,088	„ „ Serdang	„ „	118½	„
8,189	„ „ Padang	„ „	152	„
9,207	„ „ Asahan	„ „	122	„
5,684	„ „ Bedagei	„ „	139	„
7,044	„ „ Batoe Bahra. . . .	„ „	111	„
4,952	„ „ Diverse	„ „	40½	„
225,370	pakken verkauft durcheinander	zu	155	cts.

mit einem ungefähren Wertbetrag von *ƒ* 53,845.000, wovon

206,982 pakken	in Amsterdam	*f*	49,400,000.—
18,388 „	„ Rotterdam	„	4,445,000.—

Das Blattverhältnis dieses Gewächses war folgendes:

17,199	pakken	= 7½	pCt.	1e Blattlänge.
78,146	„	= 34½	„	2e „
59,982	„	= 26½	„	3e „
12,996	„	= 6	„	4e „
97	„	= —	„	5e „
56,950	„	= 25½	„	Stückblatt, u.s.w.

Blattverhältnis der letzten 22 *Sumatra*-ernten:

		1e Länge.	2e Länge.	3e Länge.	4e Länge.	Stückblatt.
		%	%	%	%	%
Ernte 1884	— 125,447 pn.	32½	29¾	15	2½	20¼
„ 1885	— 124,718 „	30¼	27¾	11½	2	28½
„ 1886	— 138,643 „	27½	30½	14	2	26
„ 1887	— 139,582 „	18¼	32¼	20	3	26½
„ 1888	— 168,114 „	21¾	28	15	2½	32¾
„ 1889	— 161,507 „	25¾	25¾	10½	1¼	36¾
„ 1890	— 219,044 „	20	32¼	18	2¼	27½
„ 1891	— 206,257 „	27¾	30¼	10¾	¾	30½
„ 1892	— 136,381 „	21	33	16	2	28
„ 1893	— 162,972 „	22	34½	16	2½	25
„ 1894	— 190,991 „	19½	37½	17½	2½	23
„ 1895	— 200,921 „	13½	39½	22½	3	21½
„ 1896	— 189,039 „	16½	40½	19	2½	21½
„ 1897	— 200,094 „	19	42	17½	1½	20
„ 1898	— 233,409 „	13	41	21	2½	22½
„ 1899	— 259,035 „	12½	44	23½	2	18
„ 1900	— 221,416 „	15	46½	20	1	17½
„ 1901	— 224,271 „	18	45½	16	½	20
„ 1902	— 237,566 „	13	44½	21½	2½	18½
„ 1903	— 246,867 „	12	41	23	3	21
„ 1904	— 233,677 „	7½	36	27½	6	23
„ 1905	— 255,370 „	7½	34½	26½	6	25½

Das *Java*-gewächs 1905 bestand aus:

54,199	pakken	Besoeki blad	verkauft zu	41	cts.
129,485	„	„ scrubs.	„ „	24¾	„
103,256	„	De Vorstenlanden	„ „	41	„
24,571	„	Loemadjang-blad	„ „	34	„
23,973	„	„ scrubs . . .	„ „	19½	„
2,175	„	Kediri-blad	„ „	23½	„
33,026	„	„ scrubs	„ „	12	„
382	„	Malang-blad	„ „	24	„
17,905	„	„ scrubs	„ „	13¾	„
3,348	„	Banjoemas-blad	„ „	45½	„
6,233	„	„ scrubs. . . .	„ „	20	„
18,725	„	Rembang-scrubs	„ „	10¾	„
934	„	Kedoe-blad	„ „	20¼	„
12,264	„	„ scrubs	„ „	12½	„
708	„	Semarang-blad.	„ „	24	„
608	„	„ scrubs	„ „	15	„
386	„	Preanger Regentsch.-scrubs .	„ „	13¾	„
138	„	Madioen-scrubs	„ „	14	„
432,316	pakken	verkauft durcheinander	zu	28½	cts.

Verkaufs-methoden, angewendet in 1906:

	Durch Einschreibung.	Für die Einschreibung. Aus der Hand.	Aus der Hand zuerst nicht abgegeben.	Aus der Hand ohne öffentliche Konkurrenz.
Sumatra .	206,788 pn.	8,984 pn.	279 pn.	9,319 pn.
Java . .	339,259 „	48,537 „	1,867 „	65,421 „
Borneo .	15,237 „	1,825 „	— „	— „
	561,284 pn.	59,346 pn.	2,146 pn.	74,740 pn.

Alle diese Verkäufe umfassen 697,516 Pakken, welche gekauft sind von:

Amsterd. Firmen.	Rotterd. Firmen.	Anderen nied. Firmen.	Ausländ. Firmen.
106,470 pn. Sumatra.	41,626 pn. Sumatra.	18,008 pn. Sumatra.	59,266 pn. Sumatra.
3,268 „ Borneo.	5,235 „ Borneo.	1,736 „ Borneo.	6,823 „ Borneo.
187,924 „ Java.	107,736 „ Java.	23,021 „ Java.	136,403 „ Java.
297,662 pn.	154,597 pn.	42,765 pn.	202,492 pn.

Verzeichnis der Anfuhren, Verkäufe und Vorräte:

		Sumatra.	Borneo.	Java.	Havana.	Manilla.	Maryland, Ohio und Souborn.	Kentucky und Virginien.	Seedleaf.	Griechisch und Türkisch.
		pn.	pn.	pn.	pn.	pn.	pn.	pn.	pn.	pn.
AMSTERDAM.	Vorrat 1 Januar 1906...	—	—	13,847	—	—	508	14	—	326
	Angeführt in 1906........	207,273	17,062	340,248	—	3,125	1,900	407	262	175
		207,273	17,062	354,095	—	3,125	2,408	421	262	501
	Verkauft in 1906..........	206,982	17,062	326,222	—	3,125	1,834	373	262	501
	Vorrat Ende Dec. 1906..	291	—	27,873	—	—	574	48	—	—
ROTTERDAM.	Vorrat 1 Januar 1906 ...	—	—	3,998	70	—	388	68	—	2,432
	Angeführt in 1906.........	18,388	—	128,741	—	—	3,044	467	—	1,688
		18,388	—	132,739	70	—	3,432	535	—	4,120
	Verkauft in 1906...... ...	18,388	—	128,862	70	—	3,268	516	—	2,398
	Vorrat Ende Dec. 1906..	—	—	3,877	—	—	164	19	—	1,722

Thee.

Im Januar eröffnete der Markt für Javathee preishaltend, hatte aber weiter, bis in den Mai, einen etwas trägen Verlauf, um sich im Juni nicht nur wieder herzustellen, sondern bis ans Ende des Jahres eine geregelt aufwärts gehende Bewegung fortzusetzen. Der Mittelpreis, über das ganze Jahr genommen, war beinahe 2 Cts. per 1/2 Kg. höher als in 1905.

Besonders schöne Gelbspitztheeen stiegen im November sehr im Preis, aber dann wurde das Interesse für diese Sorten etwas flauer.

Das Angebot von Weissspitztheeen war, besonders in den

letzten Auctionen, sehr beschränkt. Für diese stiegen die Preise bis zum Ende.

Es wurden hier in 15 Auctionen verkauft 138,587/1, 387/2 und 800/16 Kisten. Das total in Auctionen Verkaufte ist also etwa 4000 Kisten kleiner, als in 1905, in welchem Jahr jedoch 17000 Kisten mehr als in 1904 verauctioniert wurden.

Die Ablieferungen für das Inland verminderten mit 2000 Kisten, dagegen nahm die Ausfuhr um reichlich so viel zu.

Von China Thee kam in Auction 1255/1 und 133/16 Kisten. Von Britisch Indien wurden 177/1, von Ceylon 287/1 Kisten verkauft.

In 1907 werden hier 15 Auctionen gehalten werden und zwar am:

10 Januar	16 Mai	19 September
31 „	6 Juni	10 October
28 Februar	27 „	31 „
11 März	25 Juli	21 November
18 April	29 August	11 December.

Es wurden hier 138,100/1 Kisten Javathee angeführt gegen 143,591 Kisten in 1905.

	In Konsum wurden gebracht:	Ausgeführt wurden:	Totale Ablief.:
1897 . .	31,936/1 kn.	28,698/1 kn.	60,634/1 kn.
1898 . .	35,642/1 „	34,930/1 „	70,572/1 „
1899 . .	35,703/1 „	33,558/1 „	69,261/1 „
1900 . .	41,658/1 „	32,049/1 „	73,667/1 „
1901 . .	46,424/1 „	38,825/1 „	85,249/1 „
1902 . .	46,411/1 „	40,857/1 „	87,268/1 „
1903 . .	47,257/1 „	58,807/1 „	106,064/1 „
1904 . .	51,037/1 „	65,744/1 „	116,781/1 „
1905 . .	57,123/1 „	84,263/1 „	141,386/1 „
1906 . .	**55,001/1** „	**86,569/1** „	**141,570/1** „

Zinn.

Das Jahr 1906 darf für den Artikel Zinn sicher ein Rekordjahr genannt werden. Wenn während 1905 Preise *f* 22.— per 50 Kg. stiegen (bis auf 101¾), wurde als höchster Preis während 1906 *f* 130.— erreicht, ein unge-

kannter Preis, mehr oder weniger durch die Position des Artikels und die Aussichten motiviert.

Der Markt eröffnete im Januar zum niedrigsten Preis (*f* 98.—) und stiegen Preise bis *f* 111.— in April. Zu diesem Steigen trugen bei die Festsetzung des Dollarkurses in den Straits Ende Januar auf 2 s. 4 d. und die Berichte, dass in den Straits nur 75,000 chinesische Kulis arbeiteten gegen 100,000 im vorigen Jahr. Grosse Deckungen der Contramine, abnehmende Vorräte, wodurch günstige Statistiken erschienen, und grosse Einkäufe für americanischen Consum, trieben die Preise weiter in die Höhe. Die Position des Artikels sah damals sehr ernst aus, da es sich zeigte, dass America schlecht versehen war und es berichteten Singapore und Penang, keine ansehnlichen Vorräte zur Verschiffung zu haben. Am 16 März wurde der höchste Preis von *f* 130.— erreicht, nachdem grosse Kaufordres ausgeführt worden waren. Die Haussebewegung stellte sich als durch Spekulation übertrieben heraus und es trat eine ansehnliche Reaction ein, welche die Preise auf *f* 100.— im Juli zum Sinken brachte. Die Mitteilung der Regierung, dass während 1907 Auctionen bis auf ungefähr 175,000 Pikols (Zunahme von 19,000 P.) erhöht werden sollten, hatte ebenfalls einigen Einfluss auf dieses Sinken. Der Consum, der jedoch zu den sehr hohen Preisen nur wenig gekauft hatte, begann sich weiter zu versehen und hatte das Sinken zur Folge, dass Haussiers durch ansehnliche Spekulationskäufe die Preise trieben, so dass diese im Oktober wieder auf *f* 122.— stiegen. Während der beiden letzten Monate des Jahrs blieben Preise fluctuieren zwischen *f* 117.— und *f* 120½ und schloss das Jahr mit ebengenanntem Preis.

Die totalen Anfuhren betrugen während 1906:

Verschiffungen von den Straits nach Europa und Amerika	57,226	Tonn.
„ „ Australien „ „ „ „	6,672	„
Banka Auctionen	9,420	„
Billiton Einschreibungen	1,973	„
Total	75,291	Tonn.

Dagegen waren die Ablieferungen:

Americanische Ablieferungen (geschätzt)	37,700	Tonnen.
Londonsche „	14,484	„
Niederländische „	12,504	„
Mittelländische Seehäfen	9,926	„
Total	74,614	Tonnen.

Banka Auctionen. Durch die Niederl. Handel-Maatschappij wurden folgende Auctionen gehalten:

			Durchschnittspreis.	
			Officiell.	Wirklich.
25 Januar	41,539	Blöcke	f 101½	f 101.42
28 März	40,999	„	„ 101⅞	„ 101.87
29 Mai	47,151	„	„ 108⅞	„ 108.82
25 Juli	47,047	„	„ 105¼	„ 105.13
26 September	46,600	„	„ 113¼	„ 113.14
29 November	45,988	„	„ 120½	„ 120.39

Total 269,324 Blöcke, Durchschnittspreis (wirklich) f 108.46 p. 50 Kg.

Billiton Einschreibungen. Durch die Billiton Maatschappij wurden in Batavia durch Einschreibung verkauft:

			Durchschnittspreis.	
			Ind. Preis per picol.	Holl. Preis p. 50 K.G.
3 Januar	3,700	Blöcke	f 114.59	f 98.21
7 Februar	3,700	„	„ 117.71	„ 100.80
7 März	3,700	„	„ 115.13	„ 98.66
4 April	3,700	„	„ 120.64	„ 103.25
2 Mai	5,500	„	„ 128.38	„ 109.68
6 Juni	5,500	„	„ 126.95½	„ 108.12
4 Juli	5,500	„	„ 125.26½	„ 107.25
8 August	5,500	„	„ 129.04	„ 110.25
5 September	5,600	„	„ 129.88	„ 111.—
3 October	5,500	„	„ 136.97	„ 116.87
7 November	5,500	„	„ 138.66	„ 118.25
5 December	5,500	„	„ 139.09	„ 118.75

Total 58,900 Blöcke, Durchschnittspreis (holl. crt.) f 108.42½

Von diesen 58,900 Blöcken wurden nur 6600 Blöcke in den Niederlanden angeführt.

Banka Produktion. Die Bankaproduktion 1905/06 betrug 145,298 Pikols gegen 126,639 und 204,461 Pikols in beiden vorhergehenden Jahren.

Billiton Produktion. Administrative Produktion 1905/06 75,854,10 Pikols, wirkliche Produktion 67,368,33 P. gegen resp. 71,706,77 und 72,672,77 im vorigen Jahr.

Die *Singkep Produktion*, die in den Straits realisiert wird, betrug nach dem Bericht der Gesellschaft 7487,73 P. gegen 5375 P. im vorigen Jahr.

Der Durchschnittspreis des Verkaufs betrug *ƒ* 96.25 per 50 Kg.

Ablieferungen in Holland:	1906	1905	
Banka	274,124	**283,267**	Blöcke.
Billiton	6,600	**28,900**	„
Straits	90,840	**106,200**	„
Ablieferungen in fremden Häfen für niederländische Rechnung:			
Billiton	53,500	**54,100**	„
	425,064 Blöcke	**472,467**	Blöcke.

Vorrat in Amsterdam:	31 Dec. 1906	31 Dec. **1905**
Banka	22,700 Blocke	**27,500** Blöcke.
Billiton	— „	**1,300** „
Straits	5,460 „	**11,700** „
	28,160 Blöcke	**40,500** Blöcke.

Durch die Amsterd. Liquidationskasse wurden registriert 103,600 Blöcke gegen 128,600 in 1905, wovon dem Handel geliefert wurden 18,300 Bl. gegen 21,300 in 1905.

In den meisten Zinn produzierenden Ländern machte man Anstrengungen, um die Zinnproduction zu vermehren. Eine Ausnahme machen China, wo der Export während 1906 1250 Tonnen grösser geschätzt wurde, als in 1905, und Australien, wo die Ausfuhr mit 1350 Tonnen zunahm und die Aussichten, um während 1907 noch grössere Zunahme zu erwarten, begründet sind.

Faserstoffe.

Von Java Hanf war die Anfuhr ziemlich geregelt und betrug ca. 80,000 Kg., welche mehrentheils zu guten Preisen

verkauft wurden, wiewohl hauptsächlich die langen Dimensionen verlangt wurden und der Absatz kürzerer Masse oft schwer ging.

In den Notierungen kam weinig Veränderung vor und ist diese jetzt ƒ 42.— à ƒ 43.— für 80 bis 100 Centimeter, ca. ƒ 40.— für 60 bis 80 Centimeter; unter 60 Centimeter ƒ 32.— à ƒ 36.—.

Vogelhäute.

Besonders Paradiesvögel waren fortwährend sehr gefragt, aber das Angebot war, wie von anderen Sorten, gering. Was angebracht wurde, erzielte gute Preise.

Getrocknete Früchte.

Das Jahr 1906 hat sich durch ansehnliche Preiserhöhungen fast aller Südfrüchte charakterisiert, veranlasst zum Teil dadurch, dass der Ernteertrag der Erwartung nicht entsprach, teils durch Deckungsbedürfnis für Lieferungskontrakte. Je länger desto mehr werden Lieferungskontrakte zur Zeit, in der die Früchte noch blühen, oft selbst die Bäume noch blühen müssen, abgeschlossen. Beträgt nun das Verkaufte mehr, als die Ernte, so entsteht rasch ein Wettlauf für Deckung, wodurch der Preis unverhältnismässig steigt. Ausserdem können zu oft schwache Firmen ihren Verpflichtungen nicht nachkommen.

Aepfel. Schon Anfang Juni kamen Amerikanische und Hamburger Häuser mit sehr billigen Anerbietungen der neuen Ernte an den Markt. Es wurden damals schon grosse Contrakte für November, December, Januar und selbst spätere Abladung geschlossen. Als es sich nun in den letzten Tagen von Oktober zeigte, dass der Ernteertrag überall enttäuschte, erfolgte ein sehr starkes Steigen, das für Evaporated schliesslich 40 à 50 pCt. und für Sundried 25 à 30 pCt. betrug.

Alles, was bisher von der neuen Ernte ankam, wurde sofort von den Consumenten oder vom Ausland aufgenommen, wo man genötigt war, zu hohen Preisen zu kaufen, weil

einzelne Kommissionshäuser ihren Verpflichtungen nicht nachkamen.

Pflaumen. Schon früh im Frühjahr waren alle Vorräte geräumt. Im Juni kamen von Frankreich, Bosnien, Serbien und Californien Anbietungen auf Herbstabladung zu billigen Preisen, die rasch genommen wurden. Als es sich im Herbst zeigte, dass die französische Ernte durch Trockenheit stark gelitten hatte, stiegen die Preise in Bordeaux für 80/85er candierte Pflaumen in einigen Wochen von frs. 48 bis frs. 80 per 100 Kg.

Da viele Contracte nicht geliefert werden konnten, wurde der Consum durch bosnische und serbische Pflaumen gedeckt, die ebenfalls im Preis stiegen.

Rosinen. Sultana Rosinen blieben auf den schon Ende des vorigen Jahrs stark erhöhten Preisen und waren viel gefragt. Im September, als sich zeigte, dass alle Rosinenernten enttäuschten, fand ein ausserordentliches Steigen statt. Der Markt schliesst in sehr fester Stimming zu den höchsten Preisen. Von Elemé und Malaga blieben die Anfuhren unter dem Mittelmass. Valencia wurde nicht angeführt.

Mandeln. Ende März brachten Frostberichte aus Frankreich und Spanien eine starke Preiserhöhung zu wege, die mit kurzen Zwischenpausen andauerte. Der Markt schliesst in ruhiger Stimmung mit geringen Vorräten.

Korinthen. Schon früh im Frühling kamen billige Anbietungen auf Herbstabladung an den Markt. Es wurden bedeutende Contracte abgeschlossen. Als es sich im Lauf des Sommers zeigte, dass die Ernte viel kleiner ausfallen würde, als man erwartet hatte und zugleich eine Rosinenmisernte drohte, stiegen die Preise ansehnlich, so dass sicher sehr bald Differenzen von ca. 40 pCt. anzuweisen waren.

Ein grosser Teil der Patrashäuser lieferte nicht, so dass viele Importeure gezwungen waren, ihre Kontrakte mit grossen Differenzen zurückzukaufen oder zu decken.

Die Stimmung bleibt noch stets sehr fest und die Vorräte sind, ausser in England, überal klein.

Sukade. Der Markt war anfänglich in steigender Richtung. Als sich später zeigte, dass der Consum auf die höheren Preise hin stark abgenommen hatte, verursachten Gewinnentnahmen auf unseren Markt ein Sinken, obgleich die Livornesischen Fabrikanten auf Preis hielten. Dann kam am 12. Juli ein Königlicher Beschluss, wodurch bestimmt wurde, dass Einfuhrzölle auf Sukade, eingemachte Zitronen- und Orangeschalen und eingemachten Ingwer, nach dem Zuckergehalt berechnet werden sollen. Dies bedeutete für Sukade eine Zollerhöhung von ƒ 3.— auf ƒ 18.—, für eingemachte Schalen von ca. ƒ 1¼ (5 pCt. des Werts) auf ƒ 18.— per 100 Kg. Der Preis stieg darauf an unserem Markt um einige Gulden, aber doch nicht so viel, als hätte erwartet werden können, weil von der neuen Ernte auf Januar/April Abladung bedeutend niedriger angeboten wurde. Seitdem ist neue Ernte ca. ƒ 5.— per Kg. gestiegen, weil der Ertrag geringer war, als man anfänglich erwartet hatte.

Südfrüchte.

Der Handel in Apfelsinen und Zitronen breitet sich immer mehr aus. Dank seiner regelmässigen und guten Verbindung mit Spanien ist Amsterdam auf dem Wege, der vornehmste Transitoplatz für den Export nach Rheinland und Westfalen für diese Artikel zu werden.

Im Lauf der vorigen Saison legte eines der Boote der „Koninkl. Nederl. Stoomboot Mij." versuchsweise in Almeria an, um zu trachten, die Trauben aus dieser Gegend über Holland nach Deutschland zu importieren. Der Versuch darf als ziemlich gelungen betrachtet werden und dürfen wir hoffen, dass die Boote in der folgenden Saison geregelt an diesem Platze anlegen werden.

PRODUCTE in 1906 in den Niederlanden angeführt für Rechnung der oder in Consignation der Niederländischen Handel-Maatschappij.

ARTIKEL	Amsterdam	Rotterdam	Dordrecht Middelburg Schiedam	TOTAL
Kaffee ....Ballen	26,705	39,247	—	65,952
„ ....Kisten	140	—	—	140
Zinn ....Blöcke	127,179	110,232	33,597	271,004
Tabak ....Pakken	40,612	6,743	—	47,355
Muskatnuss ....Kisten	186	—	—	186
Muskatblüte.... „	96	—	—	96
Chinarinde .....Colli	6,413	—	—	6,413
Schwarz. Pfeffer Ballen	957	—	—	957
Weisser Pfeffer „	274	—	—	274
Cacao .... „	158	—	—	158
Gummi elastic..Kisten	9	—	—	9
Vanille......... „	1	—	—	1
Hanffasern .....Ballen	122	—	—	122
Thee ....Kisten	21,325	—	—	21,325
Kapok ....Balen	8	—	—	8

KAFFEE in 1906 in Auctionen von der Niederl. Handel-Maatschappij verkauft, mit Angabe der Mittelpreise.

ARTIKEL	Amsterdam	Rotterdam	MITTELPREIS DER AUCTIONEN.
			Per ½ Kilo.
Kaffee ....Ballen	44,902	19,486	Februar .... *f* 0.34[64]
Kisten	163	28	Juni......... „ 0.34[12]
			October..... „ 0.35[12]

BRUTTO-ERTRAG der in 1906 von der Niederl. Handel-Maatschappij verkauften Producte.

ARTIKEL	Amsterdam	Rotterdam	TOTAL
Kaffee	*f* 1,886,562.81½	*f* 802,248.90	*f* 2.688,811.71½
Zinn	„ 10,460,997.60½	„ 10,437,582.66	„20,898,580.26½
Chinarinde.........	„ 413,950.16½	—	„ 413,950.16½
Sumatra Tabak	„ 9,013,964.06	„ 1,460,804.60	„10,474,768,66
Java Tabak	„ 168,503.82	—	„ 168,503.82
Thee	„ 515,315.68	—	„ 515,315.68
Diverse Artikel.....	„ 51,732.15	—	„ 51,732.15
Total......	*f* 22,511,026.29½	*f* 12.700,636.16	*f*35,211,662.45½

Bezahlte Fracht von Java .... *f* 323,206.27
„ „ *nicht* „ „ .... „ 270,900.65
„ „ „ Singapore .... „ —
„ „ „ Suriname .... „ —

HERKUNFT von Getreide und MEHL, in Amsterdam angeführt und daselbst angegeben in Kg.

Getreide.

	1904.	1905.	1906.
Russland (Schwarzes Meer)	2,677,652	2,300,000	1,629,858
Russland (Ostsee und weisses Meer)	36,000	—	—
Eng. Indien	8,849,171	8,170,080	—
Donau Fürstentümer	250,000	—	—
Australien	1,924,993	—	—
Gross-Britannien	207,789	183,563	166,175
Hamburg	37,500	30,370	10,000
Belgien	121,599	289,075	194,204
Preussen	3,152.810	1,234,784	1,267,647
Rio de la Plata	2,439,986	5,924,991	8,017,311
Frankreich	120	—	—
Bremen	154,726	—	—

Roggen.

	1904.	1905.	1906.
Russland (Schwarzes Meer)	22,936,749	2,695,578	1,630,068
Russland (Ostsee und weisses Meer)	16,263,429	7,112,959	1,133,000
Donau Fürstentümer	278,000	—	77,000
Belgien	—	-	—
Vereinigte Staaten	—	—	—
Italien	—	—	135,000
Preussen	5,323,939	5,251,827	1,815,396
Hamburg	—	—	413,000
Eng. Indien	—	300,000	—

Gerste.

	1904.	1905.	1906.
Russland (Schwarzes Meer)	23,684,288	12,272,226	6,985,785
Dänemark	150,525	301,900	500
Hamburg	710,561	3,169,744	2,858,227
Preussen	1,231,181	1,596,067	401,738
Gross-Britannien	86,591	—	67,050
Rio de la Plata	—	—	22,330
Turkei	—	—	580
Vereinigte Staaten	—	—	860,000
Norwegen	—	100	—

Mais.

	1904.	1905.	1906.
Donau Fürstentümer	469,300	—	335,000
Vereinigte Staaten	12,465,080	10,797,254	52,848,595
Russland (Schwarzes Meer)	778,377	—	—
Gross-Britannien	686	—	53
Niederl. Indien	19,193,568	14,753,506	8,442,941
Hamburg	291	44,024	1,235
Rio de la Plata	41,378,481	39,579,564	57,579,485
Belgien	—	100,000	—
Norwegen	—	25,000	—

Hafer.

	1904.	1905.	1906.
Russland (Ostsee und weisses Meer)	753,848	1,809,554	50,000
Russland (Schwarzes Meer)	—	2,750,000	—
Schweden	—	—	—
Preussen	1,092,684	3,168,155	3.109,531
Belgien	185,500	240,000	222,600
Gross-Britannien	—	—	16,878
Bremen	4,250	—	—
Vereinigte Staaten	—	290,000	1,735,000

	1904	1905	1906
Dänemark	708	1,200	10,900
Donau Fürstentümer	—	—	108,000
Mecklenburg	150,875	—	—
Hamburg	—	5,001	20,355
Norwegen	—	177,525	364,416

Buchweizen und Gries.

	1904	1905	1906
Hamburg	—	—	13,728
Russland (Ostsee und weisses Meer)	2,921,438	6,382,523	73,125
Vereinigte Staaten	—	—	50
Preussen	312,500	576,910	534,880

Waizenmehl.

	1904	1905	1906
China	—	—	9,099
Vereinigte Staaten	10,488,833	5,866,275	17,205,630
Gross-Britannien	135,054	25,245	53,176
Eng. Indien	4,910	—	—
Italien	305,550	62,500	15,800
Preusen	3,269,229	4,472,487	5,447,480
Hamburg	874,430	397,531	588,750
Bremen	36,925	50,282	240,500
Frankrijk	30,200	4,000	—
Oostenrijk	405,850	—	114,800
Belgien	1,471,100	3,506,386	—
Dänemark	—	200	2,426,682
Türkei	75,000	—	—
Rio de la Plata	441,543	4,109,790	1,781,551
Australien	22	175	—
Norwegen	—	2,970	—

Roggenmehl.

	1904	1905	1906
Hamburg	5,362,361	1,902,806	2,318,250
Bremen	172,718	234,000	432,000
Preussen	11,025,648	12,065,990	15,845,594
Noorwegen	—	25,000	37,500
Belgien	25	—	100
Russland (Schwarzes Meer)	37,228	—	—

Maïsmehl und anderes Mehl.

	1904	1905	1906
Schweden	45	—	—
Preussen	281,176	497,018	69,665
Frankreich	585,057	978,339	427,516
Gross Britannien	384,314	478,456	57,469
Hamburg	724,726	883,790	1,075,250
Italien	811,100	357,386	21,200
Donau-Fürstentümer	—	—	—
Vereinigte Staaten	819,101	609,647	1,025
Belgien	429,625	534,883	256,951
Dänemark	—	—	—
Java	306	42	—
Bremen	570	5,000	1,000
Turkei	—	10,984	—
Portugal	—	—	—
Rio de la Plata	167,300	—	145,380
Eng. Indien	—	6,200	—

HERKUNFT ölhaltender SAATEN, in Amsterdam eingeführt und daselbst angegeben in H.L.

Leinsaat.

	1904	1905	1906
Belgien	11	6,842	—
Eng. Amerika	—	—	25,044
Eng. Indien	572,212	756,328	109,243
Frankreich	—	—	—
Gross-Britannien	21,944	4,326	1,202
Hamburg	36	—	33
Italiën	39	28	271
China	—	—	2,857
Preussen	7,474	12,048	15,143
Rio de la Plata	315,767	817,617	938,238
Russland (Ostsee und weisses Meer)	750	750	76,267
Türkei	—	—	200,634
Antillen	—	—	720

Andere ölhaltende Saaten.

	1904	1905	1906
Belgien	13	79	—
Gross Britannien	116	40	15
Columbia u.s.w.	—	—	188
Eng. Indien	144,101	9,579	26,185
Eng. Bes. Strasse v. Malakka	—	10,088	2,886
Frankreich	1,642	15	16
Haïti	51	101	786
Hamburg	1	—	20,450
Java	11,664	16,864	253,890
China	—	13,139	118,351
Preussen	16,838	3,162	113.431
Türkei	2,728	2,248	6,550
Italiën	—	—	2,472
Japan	—	—	3,141
Rio de la Plata	—	—	2,636

Lauf der Preise einiger hauptsächlicher Handelsartikel in Amsterdam in den verschiedenen Monaten von 1906. *

NAME UND SORTE.	Java kaffee	Rübenzucker	Spiritus	Baumwolle (loco)		
MARKE UND QUALITÄT.	Loco gut ord. cts. p. ½ K.G.	Auf basis 88° contract 1 Sept. 1884 ƒ p. 100 KG.	(Sofort) 92° glds. p. H.L.	Amerik. Middl. cts. p. ½ K.G.	Gut Dhollerah cts. p. ½ K.G.	Gut Bengal cts. p. ½ K.G.
Monate.						
Januar	31.—	9.95625	17.05	35.92½	27.72½	22.77½
Februar	31.37½	9.9475	16.21875	34.—	26.8125	21.9375
März	32.50	10.1875	15.5625	34.75	27.3125	22.62½
April	32.50	10 90625	15.28125	35.45875	27.12½	22.37½
Mai	32.50	9.9125	16.10	35.62½	27.17½	22.47½
Juni	31.87½	10.0475	16.59375	34.8125	26.87½	22.37½
Juli	33.50	10.25	16.75	34.9375	26.8125	22.25
August	33.50	10.82½	16.65	32.47½	25.17½	20.67½
September	34.12½	11.46875	16.0625	31.62½	25.5625	21.12½
October	35.—	10.7125	15.77½	35.92½	27.92½	23.12½
November	35.—	10.50	16.8125	34.9375	27.50	22.5625
December	35.—	10.86875	17 12½	33.87½	26.50	21.75
Durchschn. 1906	33.15½	10.48½	16.33125	34.52875	26.87½	22.17125

NAME UND SORTE.	Petroleum	Koolsaat.	Repsöl.	Leinsaat.	Leinöl.	Zinn (loco)	
MARKE UND QUALITÄT.	Dir. liefer. 70° Abel Test. glds. p. 100 K.G.	Sofort glds. p. 2000 K.G.	Sofort Europ. glds. p. 100 K.G.	1st Qual. sofort glds. p. 1960 K.G.	Sofort glds. p. 100 K.G.	Banka glds. p. 50 K.G.	Billiton glds. p. 50 K.G.
Monate.							
Januar	11.—	268.—	28.35	292.—	23.02½	100.—	99.75
Februar	11.—	—	27.40625	275.25	21.59375	99.5625	99.34375
März	11.—	—	26.75	263.75	21.87½	100.03125	99.6875
April	11.—	—	27.3125	267.3325	23.3125	105.15625	104.87½
Mai	11.—	—	28.35	262.25	22.85	114.15	113.90
Juni	11.—	286.—	28.8125	253.75	21.12½	106.9175	106.5825
Juli	11.—	292.—	30.9375	251.—	21.12½	102.75	102.50
August	11.—	288.40	32.65	258.—	21.35	110.22½	110.—
September	11.—	259.50	34.1875	238.50	20.37½	111.37½	111.12½
October	11.—	271.—	39.—	256.20	21.42½	117.77½	117.55
November	11.—	—	38.87½	266.50	22.87½	118.9375	118.71875
December	11.45	—	38.37½	257.75	22.6875	118.12½	117.87½
Durchschn. 1906	11.0375	277.48½	31.75125	261.85625	21.96875	108.75	108.4925

* Angabe des Centralbureaus für die Statistik.

Schiffsbau und Zimmerholz. *

A. ALLGEMEINE EINFUHR IN TONNEN IN DIE NIEDERLANDE.

Jahr	Schweden.	Russland	Preussen	Norwegen.	Ver. Staaten.	Belgien
1886	188,323	215,660	145,409	71,843	54,983	29,334
1888	248,983	251,750	145,045	65,349	50,374	36,856
1890	244,364	242,990	141,640	82,372	73,420	41,930
1892	309,589	375,876	179,321	78,921	110,283	42,181
1893	248,125	335,040	163,418	58,515	86,472	45,884
1894	253,263	443,018	171,467	66,689	115,077	49,293
1895	287,636	399,854	174,592	62,767	116,503	53,366
1896	265,472	454,957	219,327	71,166	136,935	53,452
1897	288,104	594,709	250,229	92,701	226,371	59,838
1898	274,157	574,651	243,786	100,148	231,989	63,401
1899	270,095	617,929	215,025	96,050	263,273	71,488
1900	281,632	665,959	200,581	75,786	280,327	79,620
1901	203,417	683,759	230,476	59,449	228,892	60,286
1902	256,467	717,772	207,105	72,694	—	69,855

Länder der Herkunft	1903 †	1904 †	1905 †	1906 †
Schweden	265,629	258,289	300,304	**302,785**
Russland	849,917	987,197	1,053,422	**1,218,301**
Preussen	186,178	176,722	183,654	**200,722**
Norwegen	60,665	65,466	69,409	**79,584**
Vereinigte Staaten . .	§	— §	— §	**— §**
Belgien	71,826	85,832	74,054	**64,709**
Alle andere	438,413	539,401	504,866	**529,283**
Total . .	1,878,174	2,112,907	2,185,709	**2,406,891**
wovon				
in Amsterdam . . .	229,263	303,629	302,084	**275,679**
„ Dordrecht . . .	146,274	119,193	134,696	**147,113**
„ Rotterdam . . .	834,254	1,028,006	1,042,318	**1,159,791**
„ Zaandam	235,504	210,953	314,944	**356,660**

B. ALLGEMEINE AUSFUHR IN TONNEN AUS DEN NIEDERLANDEN.

Nach	1903 †	1904 †	1905 †	1906 †
Belgien	216.885	259,166	200,734	**244,874**
Preussen	735,572	902,495	955,362	**1,047,712**
Alle andere	58,861	56,994	55,234	**78,338**
Total . .	1,011,318	1,218,655	1,211,330	**1,370,924**
wovon				
via Lobith	117,912	95,501	102,650	**88,299**
„ Maastricht . . .	§	— §	— §	**— §**
„ Rosendaal . . .	§	— §	— §	**— §**
„ Rotterdam . . .	556,290	748,589	766,788	**878,014**

* Diese Angaben sind der Regierungsstatistik entnommen.
† **Die Ziffern sind der Monatsstatistik December 1906 entlehnt.**
§ Diese Ziffer wurde in der Monatsstatistik December 1906 nicht besonders genannt.

Engroshandel en Ladengeschäft.

Allgemeine Uebersicht.

Wie in früheren Jahren haben wir in unserem Bericht über die Resultate des Grosshandels und des Ladengeschäfts abgesondert besprochen:

A. Nahrungs- nnd Genussmittel.

B. Confektionsgeschäft und Manufacturen.

C. Diverse Artikel.

In beinahe allen uns gewordenen Mitteilungen wird der Nachdruck auf die Preiserhöhungen der Grundstoffe und des fertigen Fabrikats gelegt.

Anfangs schien man geneigt, diese Preiserhöhungen dem Spekulationsgeist zuzuschreiben, so dass das Vertrauen in den in die Höhe gehenden Markt nicht allgemein war.

Als sich aber später zeigte, dass die hohen Preise ernst gemeint waren und sich als eine notwendige Folge der grösseren Nachfrage in innigem Zusammenhang mit der sowohl inner-, als ausserhalb unserer Grenzen eingetretenen Zunahme der Volkswohlfahrt herausstellte, blieb jeder weitere Widerstand gegen die Preiserhöhungen beiseite.

Durch den gesteigerten Bedarf wurden an die Arbeitskräfte, über welche die Industrie zu verfügen hatte, beinahe nicht zu befriedigende Forderungen gestellt.

Für bereits seit langer Zeit laufende Ordres konnte der Lieferungstermin nicht eingehalten werden, während neue Ordres nur mit Mühe placiert werden konnten, wobei die Zeit der Ausführuug nur annäherungsweise angegeben werden konnte.

Infolge dieser Umstände konnte in beinahe keinem einzigen

Industriezweig von Ueberproduktion die Rede sein, so dass der Grossbetrieb weniger als in früheren Jahren von der Concurrenz der Fabrikanten zu leiden hatte. Verschiedene von uns empfangene Berichte sprechen denn auch von der befriedigenden Lage, in welcher sich der Grosshandel befindet.

Nicht ohne Interesse sind die Mitteilungen, welche uns über die Aussichten gemacht wurden, welche verschiedene Grossisten und Fabrikanten von einem engeren Anschluss zur Beherzigung gemeinschaftlicher Fachinteressen erwarteten. Noch mehr im Ausland, als innerhalb unserer Grenzen scheint man diesem Prinzip zu huldigen und es scheint uns, dass die Annahme nicht zu gewagt ist, dass man in vielen Geschäften, wo dieser Anschluss noch nicht besteht, zur Erzielung besserer Resultate ebenfalls dazu übergehen wird.

Trugen die Abmachungen, welche aus dem eben besprochenen Prinzip hervorgingen, bis jetzt hauptsächlich ein nationales Gepräge, so wurden uns einige Beispiele mitgeteilt, wo Industrielle desselben Betriebs aus verschiedenen Ländern ein Syndikat gebildet haben. Wir stehen zweifellos im Zeichen des Anschlusses auf dem Gebiet des Handels.

Der blühende Zustand, in welchem sich Handel und Industrie während des abgelaufenen Jahrs ziemlich allgemein befanden, hatte zur Folge, dass das Ladengeschäft seinerseits den Vorteil davon hatte.

War dies besonders beim Kleinhandel in den Artikeln der Textilindustrie der Fall, dasselbe kann von demjenigen Teil des Kleinhandels nicht gesagt werden, der sich mit den Produkten von Landbau und Viehzucht beschäftigt.

Der grosse Umfang, welchen der Export dieser Produkte erhalten hat, war die Ursache, dass die Preise für den inländischen Verbrauch auf beträchtliche Höhe stiegen.

Kamen diese Preise der Landbau treibenden Bevölkerung zu gut, die Kleinhändler konnten nur mit Mühe — oft als Folge scharfer gegenseitiger Concurrenz — sich an den Consumenten für diese Erhöhung schadlos halten.

Auch die Schwierigkeiten, mit welchen das Baufach während

des aufgelaufenen Jahrs in hiesiger Stadt zu kämpfen hatte, haben für einzelne Ladengeschäfte das ihrige dazu beigetragen, um die sonst allgemein herrschende Zufriedenheit herabzustimmen.

Ehe wir diese allgemeine Uebersicht schliessen, wollen wir unsern Berichterstattern für die uns wohlwollend gemachten Mitteilungen unseren Dank aussprechen.

A. Nahrungs- und Genussmittel.

Kartoffel. Im Anfang des Jahrs wurden die noch vorhandenen Vorräte Kartoffeln, soweit dies die einheimischen Sorten betrifft, für ziemlich gute Preise verkauft.

Das erste Gewächs von 1906 war besonders reichlich und von sehr guter Qualität und wurde zu einem grossen Teil nach Deutschland und England ausgeführt.

Der ebenfalls sehr gute Ertrag des späteren Gewächses übte auf die Preise, welche bedungen werden konnten, einen schädlichen Einfluss aus. Darin wurde solange nichts verändert, bis die Nachfrage aus Deutschland, Belgien und Frankreich sich geltend machte, wodurch einzelne Kartoffelsorten zu befriedigenden Preisen abgesetzt werden konnten.

Infolge der reichlichen Ernte war die Einfuhr von Kartoffeln aus dem Ausland von wenig Bedeutung.

Bestand also durch die reichliche Ernte für die Landbaubevölkerung im Allgemeinen Ursache zur Zufriedenheit, so war die letzte Hälfte des abgelaufenen Jahrs für die Händler nicht sehr befriedigend.

Gemüse. Der neue deutsche Zolltarif verfehlte seinen schädlichen Einfluss auf die Preise der verschiedenen Kohlsorten nicht. Eine Ausnahme machte allein der Weisskohl, der in ansehnlichen Quantitäten nach Frankreich ausgeführt wurde.

Die übrigen Gemüsesorten fanden in Deutschland zu guten Preisen willige Abnehmer. Die Tatsache, dass diese Artikel nicht unter den gewöhnlichen Einfuhrtarif fielen, trug viel dazu bei.

Butter. *Naturbutter.* Durch grosse Zufuhr russischer und australischer Naturbutter wurde der Preis des inländisches Fabrikats einigermassen gedrückt. Besonders gegen das Ende dieses Berichtsjahrs war dies sehr merkbar.

Während die Preise in der Regel um diese Zeit des Jahrs stiegen, war dies hier kaum wahrzunehmen.

Besonders die neuseeländische Butter ist ein grosser

Concurrent für das niederländische Produkt, welchem sie an Geruch und Geschmack gleichsteht.

Die mässigen Preise haben jedoch stark zur Vermehrung des Umsatzes in Naturbutter beigetragen.

Margarinebutter. Der Umsatz in diesem Fabrikat hat im abgelaufenen Jahr, speziell in den besseren Sorten, ansehnlich zugenommen.

Die bessere Verpackung, welche grössere Reinlichkeit sichert, ist davon teilweise die Ursache.

Delicatessen. Im abgelaufenen Jahr war die allgemeine Wohlfahrt Ursache, dass im Ladengeschäft sowohl, wie im Engroshandel eine zunehmende Blüte wahrzunehmen war.

Bezeichnend ist es, dass die Preise fast aller Conserven im abgelaufenen Jahre höher waren, als in 1905.

Im allgemeinen kann das Jahr 1906, mehr speziell für das Engrosgeschäft, als ein günstiges bezeichnet werden.

Die Berichte, welche bei uns seitens der Ladengeschäfte über diesen Artikel einliefen, gingen der Natur der Sache nach infolge verschiedener persönlicher Ansichten ziemlich weit auseinander.

Eier. Unter dem Einfluss teurer ausländischer Märkte war der Preis des inländischen Produkts auch geregelt ein hoher und desshalb für den Handel nicht vorteilhaft.

In den Sommermonaten wurden in den Exportländern die Preise durch grosse Einkäufe für Conserven stark in die Höhe getrieben. Diese Spekulation brachte die Preise schon früh auf das Herbstniveau.

Im Allgemeinen muss 1906 als ein für den Eierhandel nicht vorteilhaftes Jahr bezeichnet werden.

Käse. Der neue Zolltarif in Deutschland, durch welchen für diesen Artikel eine Erhöhung von 5 Pf. per Kg. eintrat und welcher am 1 März 1906 in Wirkung trat, hat den Export von Käse im Anfang des abgelaufenen Jahres sehr gefördert.

Die Furcht, dass nach dieser Zeit die Preise der verschiedenen Käsesorten niedriger werden würden, war unbegründet und im Allgemeinen kann gesagt werden, dass der Handel, im Gegensatz zum vorigen Jahr, während des ganzen Jahrs sehr lebhaft gewesen ist.

Kolonialwaaren und Mehlartikel. Der Kleinhandel in diesen Artikeln hatte im abgelaufenen Jahr einen ziemlich regelmässigen Verlauf, weil in den bedeutendsten Artikeln, wie Kaffee, Thee, Zucker, Reis u. s. w. keine grossen Preisdifferenzen vorgekommen waren. Dagegen sind spanische, levantische und californische getrocknete Früchte im Spätjahr ansehnlich im Preis gestiegen.

Einigermassen drückend auf die Ergebnisse dieses Geschäfts wirkte die allmählig auch in diesem Fach an Boden gewinnende Verkaufsweise, durch welche den Käufern in Gestalt von Bons, Geschenken u. s. w. ein gewisser Abzug bewilligt wird.

Milch. Der Verbrauch von Milch, welche aus Einrichtungen kommt, in welchen die Milch auf hygienische Weise zu sterilisierter und bakterienfreier Milch zubereitet wird, hat in dem letzten Jahr mehr und mehr zugenommen.

Auch die Art und Weise der Ablieferung natürlicher Milch an Private entspricht mehr als früher den hygienischen Anforderungen und die Fabriken, aus denen sie bezogen wird, geben den Consumenten grössere Bürgschaften hinsichtlich der Reinlichkeit, als früher.

Mineralwasser. Der lange Sommer von 1906 ist auf den grossen Verbrauch von Mineralwassern nicht ohne Einfluss gewesen.

Die guten, durch den grösseren Umsatz erzielten Resultate wurden jedoch zum Teil durch die Preiserhöhung der Kohlensäure von ± 10 pCt. und durch die höheren Preise von Zitronensäure gedrückt.

Von keinem geringeren Einfluss waren auch die hohen Preise, welche für die Flaschen bezahlt werden mussten.

Auch wird ziemlich allgemein über weniger ehrliche Kniffe durch das Verhandeln schon gebrauchter Flaschen geklagt.

Verschiedene Versuche, die von Vereinigungen und vom Bund der Mineralwasserfabrikanten zur Beseitigung des Uebelstands gemacht worden sind, haben zu keinerlei Resultat geführt.

Cigarren. Im Artikel Cigarren besteht kein Zwischenhandel; es gibt nur Fabrikanten und Ladengeschäfte.

Man berichtet uns, dass, infolge der hohen Tabakspreise und erhöhten Betriebsunkosten der Fabrikanten, der Preis dieses Artikels ziemlich gestiegen ist.

Wie in andern Industriezweigen schon geschehen ist, haben auch hier Fabrikanten einer- und Ladenbesitzer andererseits Vereinigungen gebildet, um ihre gegenseitigen Interessen zu beherzigen.

Im Allgemeinen wird uns das abgelaufene Jahr als ein weniger günstiges für den Kleinhandel geschildert.

Cigaretten. Die hohen Preise der für die Fabrikation von Cigaretten nötigen Grundstoffe, sowie die der Verpackung, welche im Cigarettengeschäft eine grosse Rolle spielt, waren von fühlbarem Einfluss auf den Umsatz des inländischen Fabrikats.

Für teurere Cigaretten hat das Geschäft hierzulande fortwährend mit den Ansprüchen des Publikums zu kämpfen, welches für feinste Sorten stets importierte Marken, wie egyptische und russische, verlangt.

Der niedrige Einfuhrzoll hierzulande, speziell für den Artikel Cigaretten, befördert deren Einfuhr sehr.

Sirup. Einigermassen auf Kosten des inländischen Fabrikats nimmt die Einfuhr von amerikanischen Rohzuckersirup jährlich zu. Jedoch wird diese Einfuhr in gewissem Grade durch den auf sie drückenden Eingangszoll infolge der jüngsten Revision des Zuckergesetzes erschwert.

Fleisch. Vom Schlächtersgewerbe hiesiger Stadt, welches in den letzten Jahren mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, können auch über das abgelaufene Jahr noch keine günstigeren Berichte gegeben werden. Die gegenseitige scharfe Concurrenz und die hohen Viehpreise sind Ursache dieses Zustandes.

Die Ursache der höheren Viehpreise liegt in der grossen Ausfuhr von lebendem und geschlachtetem Vieh nach dem Auslande.

Deutschland bezieht sehr viel niederländisches Vieh, die Ausfuhr besteht aus jungem, magerem Schlachtvieh, wie Stiere und Graskälber.

Frankreich kommt einige Male im Jahr zu Markt für Zucht- und Milchvieh.

Die Schweiz bezieht hauptsächlich fette Ochsen; Italien und Spanien kaufen hauptsächlich Milchvieh und auch Oesterreich ist im abgelaufenen Jahr hier für Milchvieh am Markt gewesen.

England machte im abgelaufenen Jahr keine Geschäfte, weil die Preise des Rindviehs für den Consum dort zu hoch waren.

Dagegen war die Ausfuhr von fetten Kälbern, Schafen und Schweinen nach diesem Land von grosser Bedeutung.

Belgien bezieht viel fettes Milch- und Zuchtvieh aus unserem Lande.

In Folge der Vermehrung der Butter- und Käsefabriken, wofür ein grösserer Bestand Milchvieh nötig ist, gehen die Viehbesitzer nur dann zum Verkauf von fetten Kälbern über, wenn sie hohe Preise dafür bedingen können. Dies hat zur Folge, dass der Schlächter in dieser Branche seines Geschäfts, die früher hohen Gewinn abwarf, jetzt ebenfalls schlechte Resultate erzielt.

Früchtesirup. Wie man uns berichtet, gab der Absatz von Früchtesirupen im Allgemeinen Ursache zur Zufriedenheit.

Man bedient sich hier grossenteils inländischen Fabrikats.

Fruchtsäfte. Musste im vorigen Jahr darüber geklagt werden, dass die Verkaufspreise mit den gestiegenen Zuckerpreisen nicht gleichen .Schritt hielten, in 1906 war das Verhältnis in dieser Hinsicht wieder mehr normal. Auch die verschiedenen Fruchtsorten waren zu nicht sehr hohen, selbst billigen Preisen in guter Qualität zu bekommen, so das die Resultate günstig zu nennen sind.

Von der von der Regierung vorgeschlagenen Herabsetzung der Zuckersteuer wird auch für den Consum von Marmelade, besonders für die guten Fabrikate, eine günstige Wirkung erwartet, so dass der Wunsch ziemlich allgemein ist, dass dieser Vorschlag bald Gezetz werden möge.

Fisch. Die Ladenbesitzer klagen sehr über die Concurrenz, welche ihnen von den Strassenverkäufern gemacht wird.

Die Berichte, welche uns von verschiedenen Fischhändlern zugingen, melden, dass das abgelaufene Jahre als ein nicht sehr günstiges angesehen werden kann.

Verschiedene Ursachen haben dazu beigetragen.

Für gute Qualität Nordseefisch mussten sehr hohe Preise bezahlt werden, infolge dessen die Consumenten in unserer Stadt den Fisch mehr als einen Luxusartikel betrachten.

Auch wurde der Fisch, der hier aus der Zuidersee angeführt wird, nur in mässiger Menge gefangen.

Der Verkauf von Austern wurde durch die beunruhigenden Berichte, welche überall über die Ansteckung der Austern verbreitet wurden, sehr erschwert.

Wiewohl bald darauf offiziell bekannt gemacht wurde, dass diese Ansteckung sehr lokaler Art war, blieb die Unruhe beim Publikum bestehen, sehr zum Nachteil des Consums.

Weine. Im Allgemeinen wird uns in den eingelaufenen Berichten der Weinhandel im abgelaufenen Jahr als nicht vorteilhaft geschildert.

Wie im vorigen Jahr der Fall war, nahm der Consum von Wein ab, vielfach in Folge des Kampfes gegen alko-

holische Getränke und des von ärztlicher Seite erteilten Rats, sich in Krankheitsfällen des Genusses von Wein zu enthalten.

B. Konfection-, Stückgüter und Modeartikel.

Pelzwerk. Das abgelaufene Jahr liess sich anfänglich für das Pelzwaarenfach nicht ungünstig ansehen. Das milde Wetter beim Anfang des Winters war jedoch Ursache, dass beim Ende dieses Berichtsjahrs die Vorräte überall gross waren. Die Preise von allen Sorten Rauchwaaren, besonders der besseren Qualitäten, waren sehr hoch.

Der Grosshandel hatte viel Schaden durch die Konsignationsgüter, die hier von ausländischen Fabrikanten bei ihren Agenten zum Verkauf ausgesetzt waren. Da die Zurücksendung dieser Konsignationspartieen mit grossen Unkosten und Verlust des bezahlten Eingangszolls verbunden ist, wurden sie meistens wohlfeil abgesetzt.

Eine scharfe Konkurrenz leiden die Ladenbesitzer durch solche, die während einiger Monate leerstehende Läden beziehen, um hier sogenannte temporäre Ausverkäufe zu halten.

Stickereien. Wiewohl im abgelaufenen Jahr der Umsatz in Handarbeiten hauptsächlich in geringeren Qualitäten bestand, ist doch nicht zu leugnen, dass der allgemeine Umsatz dadurch wenig oder nicht gelitten hat.

Im Allgemeinen ist die Nachfrage nach mehr praktischen Handarbeiten grösser als früher, wahrscheinlich als Folge des umfassenderen und gründlicheren Unterrichts in den Handarbeitfächern an allen Gemeindeschulen.

Der Unterricht in den Handarbeiten scheint sehr zweckmässig geleitet zu sein, was aus der bei den Schülern für dieses Fach bestehenden Vorliebe hervorgeht.

Für Export geht viel deutsches Fabrikat in Transito nach unsern überseeischen Besitzungen.

Grosse Partieen merzerisierter Baumwollgarne kommen

als Ersatz der Seidengarne aus Deutschland für inländischen Consum, weil die Fabrikation dieser Garne hierzulande nur von geringer Bedeutung ist.

Stickereien, speziell für Garnierung auf Mänteln und Kleidern, wurden im abgelaufenen Jahre in hiesiger Stadt mit guten Erfolg fabriziert.

Corsetten. Dieser Artikel wird stets mehr in speziell dazu eingerichteten Läden verkauft und wird, wenigstens in den besseren Qualitäten, nicht länger als ein Nebenartikel betrachtet.

Die Preise für Corsetten und alles dafür nötige Zubehör erfuhren im abgelaufenen Jahre eine Steigerung von ± 10 pCt.

Konfection. *a. Herrnkonfection.* Auch im abgelaufenen Jahr hat sich die Herrnkonfection sehr erweitert. Die Fabrikanten der für Herrnkonfection nötigen Cheviots, Kammgarne und cover-coats waren jedoch während des ganzen Jahrs derart mit Ordres überladen, dass die Fabrikanten von Konfectionsgütern nur mit grosser Mühe sich die nötigen Stoffe verschaffen konnten.

Der Umstand, dass für alle für die Konfection nötigen Artikel höhere Preise bezahlt werden mussten, war Ursache, dass das Fabrikat teurer, als in vorigen Jahren, verkauft werden musste.

b. Kinderkonfection. Die Fabrikation von Kinderkonfection erfuhr im abgelaufenen Jahr einige Störung durch einen Ausstand, der mit der Bewilligung einer Lohnerhöhung von 20 pCt. an die Arbeiter beendet wurde.

Da diese Erhöhung ausschliesslich die in hiesiger Stadt ansässigen Fabrikanten traf und in den andern Städten des Landes nicht eingeführt wurde, so ist man, wie man uns meldet, mit der Errichtung einer Vereinigung beschäftigt, um ein gleichmässigeres Verhältnis über das ganze Land zu erzielen.

c. Damenkonfection.

Modeartikel. Von den verschiedenen Gütern dieser Rubrik

kann gesagt werden, dass das abgelaufene Jahre nicht ungünstig war.

Die meisten bei uns eingelaufenen Berichte atmen eine allgemeine Zufriedenheit.

Findet diese einerseits ihre Ursache in dem allgemeinen Wohlstand, dessen sich die Bevölkerung erfreuen darf, so kann andererseits nicht geleugnet werden, dass die herrschende Mode die Damen-Kleidungsindustrie vielfach begünstigte. Nach einigen Jahren der Einfachheit, unterstützt durch Sport und die Propaganda für „hygienische Kleidung", scheint eine Periode einzutreten, in der die Laune der Mode wieder einen grösseren Spielraum erhält.

Die erzielten Umsätze des abgelaufenen Jahrs waren denn auch meistens grösser, als die des vorigen, wobei jedoch nicht übersehen werden darf, dass infolge von Veränderungen in der Kleidertracht der Umsatz von einigen Artikeln, die früher beim Import eine vornehme Rolle gespielt haben, stark zurückgegangen ist. So ist z. B. der Artikel Damenmäntel im abgelaufenen Jahr ein schlechter Artikel gewesen.

Ausser dass dieser Artikel in den letzten Jahren stark zurückgegangen ist, hat auch der Winter, der im abgelaufenen Jahr sehr spät einsetzte, den Verkauf von Damenmänteln nicht begünstigt.

Dagegen darf in den Artikeln Damencostümen, Costümröcken und Damenblusen von guten Resultaten gesprochen werden.

Wie schon in unserem vorigen Bericht gemeldet wurde, macht die inländische Industrie in diesen Waaren tüchtige Fortschritte, wenn auch nicht übersehen werden darf, dass das Meiste noch stets aus dem Auslande bezogen wird.

Garn und Band. Wie im vorigen Jahr waren die Preise der Garne in 1906 im Allgemeinen sehr hoch. Nur mit Mühe konnten die Spinnereien ihren Bedarf an diversen Garnen befriedigen.

Bei verschiedenen Sorten, besonders Nähgarnen, werden die Preise durch Syndikate festgesetzt, wodurch der Gross-

handel im Allgemeinen auf weniger günstige Resultate hier weisen konnte.

Verschiedene Grossisten haben sich denn auch, um einige Compensation zu erhalten, auf den Verkauf verwandter Artikel gelegt.

Gestrickte Waaren. Der Umsatz in diesen Waaren konnte trotz grosser Schwierigkeiten, mit denen man zu kämpfen hatte, um die Lieferung dieser Waaren je nach Bedarf der Saison zu rechter Zeit zu erhalten, aufrecht erhalten werden.

Sowohl die inländischen, wie die ausländischen Fabrikanten waren mit Ordres überladen, so dass nicht allein sehr langsam geliefert wurde, sondern auch viele Ordres abgewiesen werden mussten.

Die Preise für Woll-, Baumwoll- und Seidewaaren stiegen mit 5 bis 15 pCt., machten aber den Verkauf nicht schwierig, da man allgemein darauf gerechnet hatte.

Handschuhe. Der Umsatz- in Glaçé- und Stoffhandschuhen hat sich während des abgelaufenen Jahrs erheblich vergrössert.

Die herrschende Mode, welche von diesem Artikel mehr einen Luxusartikel machte, war hauptsächlich die Ursache dieses vermehrten Umsatzes.

Die Preise von Glacéleder sind merkbar gestiegen, so dass die fertigen Fabrikate ebenfalls teurer wurden.

Stoffhandschuhe, hauptsächlich aus Sachsen kommend, konnten nicht in genügenden Quantitäten importiert werden. Auch hierin war die Umsatzziffer viel höher, als in irgend einem andern Jahre.

Hüte. Für den Artikel wollene Hüte, deutsches Fabrikat, musste eine Erhöhung von 20 pCt. bezahlt werden. Eine grössere Nachfrage nach englischem Fabrikat wurde konstatiert.

Der Umsatz in Strohhüten war über das abgelaufene Jahr nicht ungünstig.

Garnierungs-artikel. Es wird von unseren Berichterstattern als ein günstiges Zeichen mitgeteilt, dass die Nachfrage nach besseren Artikeln fortwährend zunimmt.

Dadurch ist es für Fabrikanten und Grossisten vorteilhafter, vollständigere Kollectionen zusammenzustellen. Die grossen, durch Zeichnungen und Entwürfe entstandenen Unkosten werden dann durch bessere Verkaufspreise reichlich gedeckt.

Borten (Passement) treten in der letzten Zeit wieder mehr in den Vordergrund. Die Collectionen zeigten für die Herbstsaison grossen Fortschritt und die Lieferanten des dafür nötigen Materials erhielten bereits in den letzten Monaten des Jahrs nicht unbedeutende Orders für 1907.

Stickereien in Seide und Baumwolle fanden geregelte Abnahme.

Tressen, Spitzen und Knöpfe, die während einiger Jahre in den Hintergrund gekommen waren, wurden aufs Neue viel verlangt.

Durch das fortwährende Steigen der Preise der Grundstoffe, wie Baumwolle, Seide, Wolle, Stahl und Gummi, war der Verkauf im abgelaufenen Jahr sehr lebhaft.

Verschiedene Gruppen von Fabrikanten, besonders in Deutschland, vereinigten sich zu Syndikaten, welche das Produktionsvermögen und die Standardpreise derart regeln, dass gegenüber der scharfen Concurrenz, welche während einiger Jahre, besonders bei Stapelartikeln, geherrscht hatte, ein mehr regelmässiger Handel ins Leben gerufen wurde.

Baumwoll-, Linnen- und Wollstoffe. Nach den bei uns eingelaufenen Berichten hat im abgelaufenen Jahre die Erhöhung der Preise von Baumwollmanufacturen noch zugenommen.

Dies war nicht allein den Preisen der Grundstoffe, sondern auch der ausserordentlichen Nachfrage nach fabrizierten Artikeln zuzuschreiben.

Die Fabrikanten sind besonders von den Spinnern abhängig, die ausserordentlich besetzt sind und bei den von ihnen fabrizierten Garnen ziemlich grossen Gewinn haben.

Der lange Lieferungstermin von Stückgütern, wiewohl nicht so ausgedehnt wie im vorigen Jahr, war noch stets von grosser Bedeutung.

Fabrikate von Halblinnen sind infolge der hohen Grundstoffpreise und des vollständigen Mangels an einzelnen Sorten ansehnlieh gestiegen.

Auch die Preise der Artikel von Wolle oder Halbwolle sind in Folge der empfindlichen Erhöhung aller Qualitäten Grundstoffe, ansehnlich gestiegen und die Lieferung dieser Artikel wird, wegen der grossen Nachfrage, sowohl in In-, wie im Auslande ungemein verzögert.

Die hier berührten Umstände kamen in nicht geringem Mass den Grossisten zu gut, da kleinere Ordres von Ladenbesitzern von den Fabrikanten mit weniger Aufmerksamkeit behandelt wurden, als zu Zeiten der Ueberproduktion.

Seidenstoffe. Ueber die Stoffe berichtet man uns, dass der Umsatz zunahm und dass im abgelaufenen Jahr viel Nachfrage nach glatten und besseren Qualitäten gewesen sei.

Lingeries. Wie man uns berichtet, befindet sich die Lingeriefabrikation in blühendem Zustand. Wurden noch bis vor wenigen Jahren die meisten dieser Artikel aus Deutschland bezogen, so werden jetzt hierzulande alle Sorten von Leinwand fabriziert. Der Hauptsache nach ist die Entwickelung dieser Branche dem Fortschritt der Textilindustrie in Twenthe zu danken, wo sehr gute Qualitäten weisser Baumwolle fabriziert werden, so dass nicht mehr wie früher die Grundstoffe aus England oder aus dem Elsass eingeführt zu werden brauchen.

Die Bereitung der Lingeries steht hierzulande unter ziemlich günstigen Bedingungen, da, mit wenigen Ausnahmen, diese Waaren in eigenen Fabriken verfertigt werden und man sich wenig der Hausindustrie bedient.

Nadeln. In Folge des stets fortdaurenden Steigens der Kupferpreise ist der Preis kupferner Nadeln verhältnismässig

gestiegen, ihr Preis ist jetzt 70—80 pCt. höher, als vor zwei Jahren. Desshalb hat man seine Zuflucht zu den wohlfeileren eisernen Nadeln genommen, die jedoch für den Gebrauch, wegen des raschen Rostens, weniger empfehlenswert sind.

Stählerne Nadeln, die sehr schön und dünn sind, werden hierzulande noch wenig gebraucht.

Schwanenflaum. Da es allgemeiner bekannt geworden ist, dass hierzulande Schwanenflaum bereitet wird, so schreitet der Umsatz in diesem Artikel, der sonst durch die weniger günstige Mode wenig verlangt wurde, rasch vorwärts.

Im abgelaufenen Jahre waren Exportsendungen nach Deutschland, Belgien, England und Oesterreich davon die Folge.

C. Diverse Artikel.

Badeinrichtungen und sanitäre Artikel. Die Nachfrage nach Badeinrichtungen wird hierzulande allmählig grösser, da bei dem Bau neuer Häuser mehr als früher das Bedürfnis einer Räumlichkeit für ein Badezimmer berücksichtigt wird.

Die Preise sind infolge des Steigens der Grundstoffe, etwa 15 pCt. höher, als voriges Jahr.

Tapetenpapier und Tapetenlinnen. Während des abgelaufenen Jahrs war viel Nachfrage nach glattem gefärbtem Papier und kleinen, einfachen Dessins, welche eine Nachahmung gewebter Stoffe geben sollen.

Der Hauptsache nach sah das Publikum auf feine Bearbeitung und schöne Farbentöne und die komplizierten Muster, welche man früher sah, werden jetzt weniger verlangt.

Allgemein wird zugegeben, dass sich der Geschmack des Publikums in den letzten Jahren sehr verbessert hat.

Der Handel war ziemlich lebhaft zu nennen. Die einzige

Gegenwirkung, welche man in diesem Artikel stark fühlte, kam aus der Malaise im Baufach.

Die Vereinigung von Grossisten in Tapetenlinnen, die 1905 errichtet wurde, von der wir in unserem vorigen Bericht Meldung machten, musste wegen des Widerstandes einiger Mitglieder aufgelöst werden. Die Folge davon ist, dass wieder, wie früher, in diesem Artikel stark concurriert wird, wodurch die Resultate weniger vorteilhaft gewesen sind.

Billards. Infolge der Vortrefflichkeit des inländischen Fabrikats gibt man in Restaurants, Clubs und Privathäusern dem niederländischen Fabrikat den Vorzug.

Die besondere Beliebtheit, deren sich das Billardspiel hierzulande erfreut, hat nicht wenig zur weitern Entwickelung dieser Industrie beigetragen.

Blattgold. Wie man uns von massgebender Seite berichtet, nimmt in der letzten Zeit die Einfuhr inferieurer Qualitäten zu.

Blumen und Pflanzen. In 1906 hat, wie in den unmittelbar vorangehenden Jahren das Geschäft in diesem Betrieb aufs Neue zugenommen. Diese Zunahme gab indess keinen Anlass zu Klagen über masslose Concurrenz, da beim Publikum stets grössere Nachfrage nach Blumen und Pflanzen besteht.

Die Arbeitslöhne in diesem Betrieb steigen geregelt, besonders für gut entwickelte Arbeitskräfte.

Die Einfuhr von Blumen aus Frankreich während der Wintermonate nimmt nicht zu. Die Ursache ist in dem ungünstigen Wetter zu suchen, welches in den letzten Jahren im Süden geherrscht hat, wodurch die Preise stiegen, während die Qualität abnahm. Als Folge hievon haben niederländische Blumenzüchter sich mit aller Energie auf das Forcieren blühender Pflanzen verlegt.

Die Einfuhr von Blumen aus Paris hat ganz aufgehört, die aus Brüssel nimmt ansehnlich ab, weil der Bedarf an

Treibhausrosen beinahe vollständig durch niederländische Blumenzüchtereien gedeckt wird.

Ein grösseres Entgegenkommen der Eisenbahngesellschaften beim Versenden kleiner Colli's Blumen in die Provinzen, wäre für die Blüte dieses Handels sehr erwünscht.

Buchhandel. In viel höherem Grade als bei irgend einem andern Artikel kann bei Büchern eine Vergleichung zwischen in- und ausländischer Herkunft gemacht werden.

Was den Import ausländischer Bücher und Zeitschriften betrifft, so kann constatiert werden, dass infolge der stets zunehmenden Aneignung moderner Sprachen, die Nachfrage nach in fremden Sprachen geschriebenen Büchern zunimmt.

Werden aus Deutschland grossenteils Studienbücher bezogen, so befriedigt der Import aus England und Frankreich mehr das Bedürfnis an belletristischen und Kunstwerken. Ist im Algemeinen der Fortschrit der Bildung und die Erhöhung des geistigen Niveaus der Nation zweifellos der vornehmste Factor der Blüte des Buchhandels, so darf doch nicht verschwiegen werden, dass die inländischen Verleger wegen der geringeren Kauflust des Publikums und der grossen Nachfrage nach wohlfeilen Büchern sich der Herausgabe wichtigerer Werke enthalten.

Bürstenwaaren. Die Berichte über diese Artikel lauten für das abgelaufene Jahr ziemlich günstig.

Während des ganzen Jahrs war vollauf Arbeit und der Umsatz war bedeutend grösser, als im vorhergehenden Jahre.

Dem entsprachen die Resultate verhältnismässig aber nicht, und zwar infolge des fortwährenden Steigens der Grundstoffe, wofür man sich beim Verkauf des Fabrikats nicht immer schadlos halten konnte.

Russische Schweinshaare waren, wegen der in diesem Reich herrschenden Wirren, karg und desshalb teuer.

Brennmaterialien. Das abgelaufene Jahr war im Allgemeinen für die Händler in Brennmaterialien nicht ungünstig

zu nennen; es war dies die Folge der grossen Lebhaftigkeit in diesem Handelszweig.

Waren die Kohlenpreise in 1905 schon fest zu nennen, so war dies in noch höherem Grade in 1906 der Fall.

Die grosse Zunahme der Industrie und der Schifffahrt in beinahe allen Ländern gab in erster Linie den Anlass dazu. In vielen Bergwerksdistrikten musste man überdies, wegen Mangels an Arbeitern, die Produktion um 20 bis 25 pCt. einschränken.

Die Folge davon war ein fortwährendes Steigen der Kohlenpreise. Man notierte westfälische Kohlen und Kohlen aus England resp. 1 Gulden und ƒ 1.50 per Tonne höher, als vor einem Jahre.

Caoutchuk. Das fortwährende Steigen der Arbeitslöhne und der Preise der Grundstoffe hatte einen sehr merkbaren Einfluss auf die Preise der fertigen Produkte.

Wurden die Caoutchukartikel früher ausschliesslich aus dem Auslande bezogen, so hat sich dies in den letzten Jahren durch das Bestehen einiger Fabriken in hiesiger Stadt bedeutend geändert.

Eine bessere Würdigung der Qualitäten des inländischen Fabrikats seitens der Ladenbesitser würde dieser Industrie sehr zu statten kommen.

Cement. Bei der neuen jetzt angewendeten Baukonstruction hat der Versuch, der im vorigen Jahr mit der Verwendung von Cementeisen gemacht wurde, derart befriedigt, dass jetzt ziemlich allgemein, auch für verschiedene andere Zwecke, Cementeisen gebraucht wird, während die Ausführung hiesigen Firmen in umfangreicher Weise übertragen wird.

Chemicalien. Der Handel in Chemicalien und Droguen für medizinischen Gebrauch ist im abgelaufenen Jahr ziemlich stationär geblieben. Dagegen war der in Chemicalien für technische und industrielle Zwecke grösser als in den vorigen Jahren.

Bessere Kenntnis der technischen Wissenschaften hat die Zunahme des Gebrauchs dieser Chemicalien günstig beeinflusst.

Flaschen. Ueberproduktion und eine sehr scharfe Concurrenz, sowohl zwischen den niederländischen Fabrikanten unter sich, wie von deutscher Seite, waren Ursache, dass die Preise der meisten Flaschensorten unter den normalen Wert sanken, so dass der Betrieb sowohl für Fabrikanten, wie für Händler in den letzten Jahren durchaus nicht vorteilhaft war.

Ein wichtiges Ereignis für diesen Artikel war denn auch eine im abgelaufenen Jahr zu Stande gekommene Uebereinkunft zwischen dem niederländischen und deutschen Cartell, welches sowohl für Abnehmer, wie für Händler den Preis bestimmte.

Dadurch nahm die scharfe Concurrenz der letzten Jahre ein Ende und konnten bessere Preise bedungen werden. Diese wurden denn auch allmählig mit 20 pCt. erhöht, was zu einem grossen Teil auch die Folge des fortwährenden Steigens der Preise der Grundstoffe und der Steinkohlen war.

Trotz der nicht unansehnlichen Erhöhung war der Handel sehr lebhaft und waren die Fabriken reichlich mit Ordres versehen, so dass im Allgemeinen das Jahr 1906 für Fabrikanten und Händler als ein günstiges bezeichnet werden darf.

Galanterieen und Haushaltungs-Artikel. In Folge des fortwährenden Steigens der Grundstoffpreise und der Arbeitslöhne sowohl hier, wie im Ausland, sind auch die Preise dieser Artikel ansehnlich gestiegen.

Die Grossisten klagen sehr über die Concurrenz, welche ihnen von Fabrikanten, die directe Verbindungen mit den Ladenbesitzern anknüpfen, gemacht wird. Ueberdies wurden diese Artikel in der letzten Zeit in grossem Masstab als Prämienartikel von Händlern in Lebensmitteln, wie Butter- und Krämerswaaren, vielfach zum Nachteil der Ladengeschäfte in Galanterieen und Haushaltungs-Artikeln, gebraucht. Diejenigen, welche in beinahe allen Plätzen unseres Landes

in Gestalt von Filialen Verkaufsstellen von Lebensmitteln haben, haben an ihrem Wohnplatz grosse Magagine für Haushaltungsgegenstände, welche ohne irgend welche Vermittelung direct von den Fabrikanten bezogen werden.

Gasmotoren. Trotz des Anschlusses vieler Fabriken an elektrische Stationen wird der Umsatz von Gasmotoren und Kolbenmotoren uns doch als befriedigend bezeichnet.

Gasornamente und Beleuchtungsartikel. In den bei uns eingelaufenen Berichten über den Umsatz dieser Artikel wird der Zustand im Allgemeinen als günstig bezeichnet.

Der Fortschritt auf dem Gebiet der electrischen Beleuchtung und die Anwendung neuer Erfindungen werden als Ursachen davon angegeben.

Gold- und Silberwaaren und Juwelen. Die zunehmende Nachfrage nach Waaren von besserer Qualität, so weit dies Luxusartikel betrifft, wird von unsern Berichterstattern als ein erfreuliches Zeichen charakterisiert.

Der Verkauf silberner Schmucksachen, besonder des „nachgemachten Antik" war, besonders in den Sommermonaten, sehr bedeutend, woraus geschlossen werden kann, dass dies im Zusammenhang mit dem zunehmenden Fremdenverkehr steht.

Der Umsatz in gefassten Diamanten während des abgelaufenen Jahrs wird von den Ladengeschäften in diesem Artikel nicht einstimmig ein günstiger genannt.

Die ungeheure Preissteigerung dieses Artikels, der von 80 bis 100 pCt. variierte und für die Primaqualitäten selbst noch darüber hinausging, hat dem Verkauf grosse Schwierigkeiten in den Weg gelegt.

Das grosse Betriebskapital, das für gut assortierte Magazine infolge dieser Umstände nötig ist, wozu noch der hohe Rentestandard, der auch vom Publikum berücksichtigt werden muss, kommt, hat den guten Resultaten in diesem Betrieb eingermassen entgegengearbeitet.

Gonje. Trotz der hohen Preise für Gonje, welche noch

über die doch schon teure Jute gingen, war der Handel in diesem Artikel sehr lebhaft und nach unsern Berichterstattern war im Allgemeinen das abgelaufene Jahr günstig zu nennen.

Turnartikel. Wie man uns berichtet, werden die für Turneinrichtungen nötigen Apparate, soweit sie inländisches Fabrikat sind, grossenteils in hiesiger Stadt verfertigt und angeschafft.

Der Umsatz in diesen Artikeln wird jährlich grösser und zwar als Folge des mehr und mehr in Schwang kommenden Turnens.

Uhren und Uhrwerke. Der Zustand in dieser Branche war während des abgelaufenen Jahres nicht unbefriedigend. Wiewohl im Anfang des Jahres die Preiserhöhungen für die vornehmsten Fabrikate einen etwas nachteiligen Einflus auf den Verkauf hatten, besserte sich die Lage, als die hohen Preise nicht nur Stand hielten, sondern selbst Neigung zu noch höherem Steigen zeigten.

Das Jahr schloss denn auch im Allgemeinen befriedigend.

Neben dem sich stets vergrössernden Umsatz ordinärer Qualitäten war auch eine grössere Nachfrage nach besseren Artikeln wahrzunehmen.

Grössere Concurrenz auswärtiger Grossisten war jedoch deutlich zu spüren.

Instrumente (medizinische) und Verbandstoffe. Die Verkaufspreise der Instrumente, welche sich nach den Preisen, welche von den grossen Firmen im Ausland festgesetzt werden, regeln, ergab, so lange von Ueberproduktion keine Rede war, ein genügend gewinneiches Geschäft.

Durch die übermässige Produktion jedoch, welche eine Folge der verbesserten Technik im Fabrikat, sowie der Errichtung zahlreicher neuer und der Vergrösserung bestehender Fabriken war, sanken die Preise der medizinischen Instrumente, im Vergleich mit früheren Jahren, ansehnlich.

Der nur wenig vergrösserte Umsatz gab desshalb keine

genügende Compensation für den früher erzielten Gewinn.

Durch die vortrefflich eingerichteten Fabriken für Verbandstoffe in hiesiger Stadt kann dem ausländischen Fabrikat auf diesem Gebiet sehr leicht die Spitze geboten werden.

Während eine hiesige Firma ihre Einrichtungen vergrössern musste, nahm eine andere Firma auf pharmazeutischem Gebiet die Initiative zur Errichtung einer Verbandstofffabrik, welche 1907 eröffnet werden soll.

Im Allgemeinen und mit Rücksicht auf den in diesem Artikel stattfindenden Export darf man behaupten, dass diese Industrie sich hier in blühendem Zustande befindet.

War das Ladengeschäft früher ausschliesslich auf bestimmte Magazine beschränkt, so wurden in den letzten Jahren die Stellen, wo diese Artikel zu erhalten waren (Apotheken und Läden für chemische Artikel), allmählig zahlreicher.

Der grösseren Kenntnis des Zwecks und des Gebrauchs dieser Artikel darf zu einem Teil der vergrösserte Umsatz zugeschrieben werden.

Japanische und chinesische Artikel. Wie man uns berichtet, war das Jahr 1906 für dieses Geschäft trotz des grösseren Umsatzes in diesen Artikeln nicht günstig.

Die Preise, die schon im vorigen Jahr ansehnlich gestiegen waren, wurden im abgelaufenen Jahr wieder mit 10 bis 40 pCt. erhöht, während die Verkaufspreise wegen der gegenseitigen Concurrenz nicht entsprechend erhöht werden konnten.

Wegen der grösseren Wertschätzung, welche chinesische und japanische Kunsterzeugnisse im Lande ihrer Herkunft finden, müssen die Importeure ihrerseits viel höhere Preise bezahlen, als vorher.

Leder und Häute. Die Preise der Häute waren während des abgelaufenen Jahrs besonders hoch. Sie beruhten nicht, wie in früheren Jahren der Fall war, auf Spekulation, sondern waren mehr eine Folge des Verhältnisses zwischen Angebot und Nachfrage.

Leder (Sohlleder). Waren die Preise dieser Sorte während

des abgelaufenen Jahrs höher, so standen sie doch nicht im Verhältnis zu den ausserordentlich hohen Häutepreisen.

Die inländische Lederindustrie hat, dank der Vergrösserung ihrer Fabriken und der Verbesserung in der Bereitungsweise des Leders, der Concurrenz des ausländischen Fabrikats mit Erfolg die Spitze bieten können.

Mit Genugtuung wurde von unsern Besichterstattern darauf gewiesen, dass das Sohlledergeschäft in unserem Lande in den letzten Jahren sich sehr entwickelt hat und noch weiter entwickelt.

Andere Ledersorten, als Sohlleder, werden hierzulande wenig fabriziert, zum grössten Teil werden sie aus Deutschland bezogen.

Infolge des „freien Verkehrs", soweit dieser den Artikel Leder betrifft, sind die niederländischen Ledergrossisten in den Stand gesetzt, einen Teil des Weltmarkts in Leder an sich zu ziehen und es wird von Amsterdam aus ein lebhafter Handel in französischen und americanischen Ledersorten betrieben.

Während des abgelaufenen Jahrs waren die Preise aller Sorten von Leder fest. Dies änderte sich selbst nicht, als gegen Ende des Jahrs die Preise der Häute etwas gesunken waren.

Lumpen und altes Eisen. Der Handel in Lumpen hatte im abgelaufenen Jahr ein stark wechselndes Aussehen.

Die schon in 1905 auf Lieferung verkauften Lumpen mussten in 1906 gegen hohe Preise eingekauft werden.

Infolge der stets steigenden Preise roher Lumpen machte sich in der Mitte des Sommers weniger Kauflust geltend, wodurch die Preise etwas zurückliefen, um gegen den Herbst aufs Neue zu steigen.

Besonders wollene Lumpen bedangen hohe Preise.

Der Artikel altes Manilla-Tau war grossen Preisschwankungen unterworfen. Der Standardpreis dieses Artikels war seit Jahren ƒ 10.— per 100 Kgr., wurde aber infolge eines gut gelungenen „Boom" in America, derart in die Höhe getrieben, dass er bis ƒ 24.— per 100 Kgr. stieg.

Infolge des hohen Preises dieser Grundstoffe bedienten sich viele Papierfabrikanten der Jute- und Gonjesorten, aus denen eine Nachahmung von Manillapapier bereitet wurde.

Seit America den Markt von Baumwoll-, Jute- und Papierlumpen beeinflusst, sind in diesem Handel Preisschwankungen entstanden, die früher nicht vorkamen, wodurch aus diesem Geschäft ein sehr spekulatives Fach geworden ist.

Altes Eisen. Waren die Fabrikanten, die sich für ihr Geschäft alten Eisens bedienten, im Anfang des Jahrs nicht geneigt, dafür höhere Preise zu bezahlen, so trat im Herbst und am Ende des Jahrs darin einige Aenderung ein, so dass das Jahr 1906 für den Artikel altes Eisen mit höheren Preisen schliessen konnte.

Zündhölzer. Ueber diesen Artikel ist nach unsern Berichtgebern allein zu vermelden, dass während des Jahrs 1906 der Verkauf etwas grösser gewesen ist, als in 1905, was besonders bei den echten schwedischen Zündhölzern der Fall war.

Messer. Während früher die Messerfabrikation mehr ausschliesslich den bessern Qualitäten galt, ist hierin in den letzten Jahren eine Veränderung eingetreten, indem man sich hierzulande mehr auf die Verfertigung concurrierender Qualitäten sowohl für inländischen Verbrauch, als für den Export verlegte.

Nicht ohne Interesse ist die Mitteilung eines unserer Berichterstatters, dass seine Production etwa 30 à 40,000 Dutzend beträgt.

Die Erzielung dieses grossen Umsatzes war eine Folge des Standes der Arbeitslöhne, welche in Vergleich mit andern Ländern hier nicht übertrieben hoch waren und der Zunahme der Export-ordres.

Möbel. Die Möbelindustrie, die in hiesiger Stadt, wie man weiss, sehr bedeutend geworden ist, gab im abgelaufenen Jahr keine Veranlassung zu besonderen Bemerkungen.

Dasselbe gilt auch vom Importhandel fertiger Möbel.

Nähmaschinen. Für beinahe alle Marken wurden von den Fabrikanten wegen der Teuerung der Grundstoffe höhere Preise verlangt.

Beim Verkauf wurden diese Sorten von Nähmaschinen, welche weniger ihrer Reputation wegen gekauft werden, zu sehr gedrückten Preisen verhandelt.

Der Umsatz in Nähmasshinen war übrigens, wie wir bei diesem Artikel in den letzten Jahren gewöhnt sind, stets steigend.

Papier. Der günstige Zustand, den wir in unserem vorigen Bericht über den Grosshandel in Papier meldeten, blieb auch 1906 bestehen. Die Nachfrage nahm in denselben Verhältnissen wie früher zu.

In der Mitte des Jahrs stiegen allgemein die Preise der besseren Qualitäten und das Steigen war desto bedeutender, je mehr Lumpen die Qualitäten enthielten.

Die wohlfeilen holzfreien Sorten konnten keinen besseren Preis bedingen, liefen selbst in der zweiten Hälfte des Jahres etwas zurück, während Zeitungspapier sehr fest im Preis blieb.

Das Resultat des Handels in Papiersorten inländischen Fabrikats, deren Verfertigung hinsichtlich ihres Umfangs sehr zugenommen hat, wird uns nicht als ungeteilt günstig geschildert und zwar wegen scharfer Konkurrenz und Mangels an gegenseitiger Zusammenwirkung.

Parfümerieen. Es besteht hierzulande eine Fabrik, die sich ausschliesslich mit der Bereitung zusammengesetzter organisch-chemischer Stoffe und der Reinigung überseeischer ätherischer Oele zum Ersatz der von Blumen und Pflanzen stammenden Parfümeriegrundstoffe beschäftigt.

Photographische Artikel. Der Zustand in diesem Geschäft wird in den uns gewordenen Mitteilungen nicht ungünstig genannt. Es konnte im abgelaufenen Jahr einiger Fortschritt im Vergleich mit dem vorigen, constatiert werden, welchem Fortschritt die Anwendung der Photographie für wissen-

schaftliche Zwecke nicht fremd war. Für alle zu diesem Fach gehörenden Artikel mussten höhere Preise bezahlt werden.

Piano's. Die bei uns eingelaufenen Berichte über den Umsatz von Piano's liefen ziemlich weit auseinander.

Einstimmig lauteten die Berichte über den zunehmenden Verkauf von „Pianospielern".

Die geringere technische Fertigkeit, welche für die Behandlung dieser Instrumente erfordert wird, ist offenbar die Ursache der umfangreicheren Anschaffung.

Fahrräder. Der Handel in sowohl aus dem In-, wie aus dem Ausland kommenden Fahrrädern hat im abgelaufenen Jahr wieder zugenommen. Seitdem das Fahrrad als Luxusartikel ganz in den Hintergrund getreten ist, vielmehr stets mehr als praktisches Transportmittel gebraucht wird, kann man mit Grund erwarten, dass die Fahrradindustrie ihren Höhepunkt noch nicht erreicht hat.

Hohe Anforderungen werden gegenwärtig an die Solidität dieser Maschinen gestellt.

Dass unser inländisches Fabrikat dabei keine schlechte Figur macht, erhellt aus den uns gegebenen Daten.

Einer unserer Berichtgeber, der in hiesiger Stadt einen Export- und Importhandel in Fahrrädern, sowohl eigenen als ausländischen Fabrikats, betreibt, teilte uns mit, dass von seiner Firma während des abgelaufenen Jahrs (ungerechnet noch den nicht unbedeutenden Umsatz im Inland) 18,000 Fahrräder exportiert wurden, wovon 12,000 in hiesiger Stadt gemacht waren und 6000, welche aus dem Auslande bezogen und später wieder ausgeführt worden waren.

Auch andere, uns gegebene Daten, geben uns Anlass, zu berichten, dass die Fahrradindustrie hierzulande nicht unbedeutend genannt werden kann.

Schuhmachersfournituren und leistenklares Schuhwerk. In vielen Hinsichten stimmen die bei uns eingelaufenen Mitteilungen sowohl von Händlern, als von solchen,

die sich mit der Verfertigung der genannten Artikel beschäftigen, mit einander überein.

Während des abgelaufenen Jahrs sind nicht nur die Preise des Leders fortwährend gestiegen, sondern auch die aller Fournituren, welche für leistenklares Schuhwerk nötig sind.

Die Preiserhöhung zeigte sich am stärksten bei den Artikeln, welche von Metall verfertigt waren, wie Stiften, Nägeln, Ringen u. s. w.

Nur mit Mühe konnte man sich für die erhöhten Preise an den Abnehmern schadlos halten, da nicht überall das volle Vertrauen in das Steigen des Marktes bestand. Als endlich die alten Vorräte aufgearbeitet waren und man desshalb zum Kaufen übergehen musste, kam in letzten Quartal von 1906 eine grössere Lebhaftigkeit in diesen Geschäftszweig.

Schuhe. Die Schuhindustrie, welche sowohl hierzulande, wie in hiesiger Stadt nicht unbedeutend ist, lässt dennoch noch ein genügendes Arbeitsfeld für den Grosshandel in Schuhen übrig. Der Natur der Sache nach besteht dieser Handel hauptsächlich vom auswärtigen Fabrikat. Noch stets wird viel aus England, Deutschland und Oesterreich eingeführt, sowohl Pantoffeln, wie Schuhe.

Wie schon anderweitig in diesem Bericht mitgeteilt wurde, haben die Materialien für die Schuhindustrie eine grosse Preiserhöhung erfahren und infolge dessen sind auch die Preise des fertigen Fabrikats nicht unansehnlich gestiegen.

Man berichtet uns jedoch, dass die berechtigte Preiserhöhung viel mehr im einheimischen Fabrikat bemerkt wurde, woraus man zu der Vermutung Ursache hat, dass im Ausland eine grössere Neigung unter den in dieser Industrie Interessierten zum Anschluss besteht, als hierzulande.

Im Allgemeinen gibt übrigens diese Branche keine Ursache zu Unzufriedenheit.

Dampfwäschereien. Seitdem in hiesiger Stadt einige Dampfwäschereien errichtet worden sind, beginnt der Teil

der Bürger, welche früher die Wäsche nach umliegenden Plätzen schickte, von dieser Gewohnheit abzuweichen.

Die hygienische Weise, auf welche die Wäsche in genannten Einrichtungen behandelt wird, ist die Ursache davon.

Dass vielen Personen dadurch eine Existenz geboten wird, geht aus den Mitteilungen hervor, welche uns von der Dampfwäscherei „Oosterpark" gemacht wurden, welche während des abgelaufenen Jahrs 130 à 135 Personen beschäftigte.

Teppiche. Der Handel in Teppichen, sowohl der Grosshandel, wie das Ladengeschäft, sind an hiesigem Platz von grosser Bedeutung. Beinahe das ganze Land wird, soweit es ausländisches Fabrikat betrifft, von hier aus versehen.

Während des abgelaufenen Jahrs wurden grosse Quantitäten abgepasster kleinerer Teppiche eingeführt. Diese Einfuhr fand hauptsächlich aus Deutschland und England und zu einem kleinen Teil aus Frankreich statt.

Imitation Axminster und Imitation Smyrna wurden hauptsächlich aus Sachsen und Crefeld bezogen. Diese Einfuhr hat aber der inländischen Industrie keinen Schaden getan; die bei uns eingelaufenen Berichte sprechen wenigstens von einem fortdauernden Fortschritt und vermelden grössere Exportsendungen nach Dänemark, Schweden, Norwegen und Nordamerica.

Teerproducte. *Schwedischer Teer.* Der Umsatz in diesem Artikel wird durch die zunehmende Einfuhr von russischem Teer merkbar geringer. Concurrenz befördert die Vermischung von russischem mit schwedischem Teer, was nicht selten Klagen veranlasst.

Kohlenteer. Die mit Versendung von wasserfreiem Kohlenteer (durch Centrifugation) gemachten Versuche haben günstige Resultate gehabt. Viele früher in England placierten Ordres erreichten jetzt unseren Markt.

Carbolineum. Die Nachfrage nach diesem Conservierungsmittel nimmt fortwährend zu. Dasselbe kann von Creolin und Carbolsäure gesagt werden.

Taue. Der Handel in Tauen war im abgelaufenen Jahr ziemlich lebhaft. Die ungewöhnlich hohen Preise verschiedener Hanfsorten waren jedoch Ursache, dass die erzielten Resultate keinen Anlass zu grosser Zufriedenheit gaben.

Fenster- und Spiegelglas. Die Preise von Fensterglas (geblasenes Glas) waren, infolge des totalen Mangels irgend welchen Verbands zwischen den Fabrikanten, so gesunken, wie nur selten der Fall war.

Dagegen waren die Preise von Spiegelglas durch die Wirkung des internationalen Syndikats im Steigen.

Uebrigens bewegte sich der Handel in diesen Artikeln innerhalb normaler Grenzen.

Eisenwaaren. Der allgemeine Zustand war im Beginn des abgelaufenen Jahrs normal; aber durch das anhaltende Steigen der Preise, welches mit erhöhten Preisen der Materialien zusammenhing, wurde in der zweiten Hälfte des Jahrs von den Ladenbesitzern nur das Hochnötige bestellt.

Wiewohl der Markt ein ziemlich festes Ansehen hatte und die Erhöhungen Stand hielten, kam keine Veränderung des Zustandes. Noch schärfer wurde dieser durch den schlechten Verkauf von Winterartikeln, speziell von Oefen, — eine Folge des zu spät eingetretenen Winters accentuiert.

Die Bezahlungen waren über das abgelaufenen Jahr normal zu nennen.

Sattlerfournituren. Die Resultate des Jahrs 1906 dieser Branche werden von unserem Berichtgeber nicht ungünstig genannt, selbst besser als die der vorigen Jahre. Als Ursache davon werden in erster Linie die günstigen im Landbaubetrieb erzielten Ergebnisse genannt. In den letzten Jahren erhielten die Bauern ansehnlich höhere Preise für ihre Produkte und wurden dadurch verschiedene Geräte und Luxusartikel, die zum Wagenmachers- und Sattlersfach gehörten, angeschafft. Die Sattlerei für Bauern hatte davon den Vorteil.

Von Einfluss waren ferner auch die verschiedenen Preis-

erhöhungen, welche infolge der enormen Preissteigerung aller Grundstoffe, wie Häute, Wolle, Metalle u. s. w. eintreten mussten, wiewohl im Anfang die Bewilligung dieses Aufschlags auf einigen Wiederstand stiess, besonders bei Privatleuten.

Was die Luxussattlerei betrifft, so ist eine Reaction zu spüren, da die Automobilfabrikation darauf von Einfluss ist. Viele, die sich früher einer Equipage bedienten, schaffen sich jetzt ein Automobil an und dies ist direct ein Schadeposten für den Sattler, weil kein Geschirr für die Pferde mehr nötig ist.

Im Allgemeinen kann jedoch mit Genugtuung auf das abgelaufene Jahr zurückgesehen werden, da die Resultate, wie schon bemerkt, nicht unbefriedigend waren.

Marktverkauf a

	RINDER.		FETTE UND GRASKÄLBER.		NÜCHTERNE KÄLBER.		SCHAAFE.	
	Angeführte Menge.	Niedrigster und höchster Preis per Kg.	Angeführte Menge.	Niedrigster und höchster Preis per Kg.	Angeführte Menge.	Niedrigster und höchster Preis per Stück.	Angeführte Menge.	Niedrigster und höchster Preis per Stück
1902	21,281	*f* 0.54—0.80	8,963	*f* 0.55—1.05	10,512	*f* 6.00—14.00	1,854	*f* 16.00—26
1903	21,432	„ 0.50—0.82	8,599	„ 0.60—1.20	9,668	„ 6.00—17.00	834	„ 16.00—30
1904	23,944	„ 0.54—0.76	9,258	„ 0.54—1.05	9,495	„ 6.00—18.00	716	„ 18.00—30
1905	27,888	„ 0.56—0.78	10,153	„ 0.60—1.05	10,485	„ 6.00—17.00	623	„ 20.00—2
1906	25,007	„ 0.54—0.78	10,458	„ 0.58—1.20	10,992	„ 6.00—18.00	849	„ 20.00—28

Geschlacht

FÜR VERBRAUCH LOCO.

	Rinder.	Fette und Graskälber.	Nüchterne Kälber.	Schaafe und Lämmer.	Böcke und Ziegen.	Schweine.	Pferde.
1902	33,985	17,432	12,333	4,969	268	50,561	4,580
1903	32,899	16,250	10,430	4,361	320	60,308	4,780
1904	34,442	16,476	10,539	4,673	226	64,057	4,592
1905	37,257	18,321	12,992	5,045	261	56,648	5,541
1906	40,530	16,523	16,015	5,191	292	54,229	6,914

m Viehmarkt.

PFERDE.		SCHWEINE.		LÄMMER.		
[Ang]eführte Menge.	Niedrigster und höchster Preis per Stück.	Angeführte Menge.	Niedrigster und höchster Preis per Kg.	Angeführte Menge.	Niedrigster und höchster Preis per Stück.	Total angeführte Menge.
104	*f* 100.00—300.00	47,579	*f* 0.40—0.52	5,018	*f* 5.50—13.00	95,311
14	—	54,861	„ 0.33—0.49	4,963	„ 8.00—13.00	100,371
4	—	57,894	„ 0.32—0.45	4,077	„ 10.50—14.00	105,378
1	—	53,265	„ 0.36—0.55	5,039	„ 9.50—14.00	107,454
—	—	52,273	„ 0.40—0.58	5,041	„ 10.00—13.50	104,620

Abattoir.

FÜR EXPORT.

Rinder.	Fette und Graskälber.	Nüchterne Kälber.	Schaafe und Lämmer.	Schweine.	Total Anzahl Stücke.
6	130	1,540	—	8	125,817
—	128	1,122	80	—	130,680
—	25	1,095	—	—	136,128
—	22	1,401	30	69	137,589
—	21	1,360	—	—	141,080

Ertrag des Abattoirs und der Marktgelder.

	Abattoir und Viehmarkt.	Algemeine Tagmärkte.	Wochenmärkte.	Brennmaterialienmärkte.	Kartoffelmärkte.	Abbruchmärkte.
1902	ƒ 181,938.67½	ƒ 9,743.80	ƒ 4,905.95	ƒ 8,302.53	ƒ 8,156.46	ƒ 219.63½
1903	„ 189,198.86½	„ 9,903.80	„ 4,386.85	„ 8,418.88	„ 8,554.95	„ 207.26
1904	„ 198,294.68½	„ 10,700.85	„ 4,588.75	„ 7,930.74	„ 9,269.62	„ 132.10
1905	„ 199,475.85½	„ 10,848.05	„ 4,375.40	„ 7,792.77½	„ 8,903.85	„ 119.40
1906	**„ 208,618.09**	**„ 10,681.25**	**„ 4,509.75**	**„ 7,529.95½**	**„ 9,053.63**	**„ 73.72**

	Milchmarkt.	Früchte und Gemüsemärkte	Baum- und Blumenmarkt.	Fischmarkt.	Uebrige Märkte.	Total.
1902	ƒ 2,379.72	ƒ 34,183.06	ƒ 2,381.35	ƒ 3,644.20	ƒ 9,125.60	ƒ 264,980.98
1903	„ 2,504.08	„ 30,438.90	„ 2,136.85	„ 2,421.20	„ 9,472.16	„ 267,643.73½
1904	„ 2,491.70	„ 46,187.55	„ 2,064.36	„ 2,156.30	„ 9,807.40	„ 293,633.05½
1905	„ 2,467.31	„ 44,487.60	„ 2,168.15	„ 1,995.30	„ 9,836.75	„ 292,470.44
1906	**„ 2,479.28**	**„ 45,680.65**	**„ 2,137.75**	**„ 1,085.—**	**„ 9,646.25**	**„ 301,495.32½**

Kartoffeln und Milchmarkt.

	KARTOFFELN.		MILCH.	
	Preis.	Anzahl H.L.	Preis.	Anzahl H.L.
1902	ƒ 0.80— 9.80	908.831	ƒ 6.00—9.00	71,388
1903	„ 1.20—12.00	789,002	„ 5.00—8.33	75,121
1904	„ 1.40— 4.25	40,826	„ 6.67	6,511
1905	„ 2.00— 5.70	43,535	„ 6.67—8.33	6,039
1906	*) —	**694,952**	*) —	**74,139**

*) Bei der Drucklegung des Berichts waren diese Angaben noch nicht empfangen.

DRITTES KAPITEL.

SCHIFFFAHRT.

III. SCHIFFARHT.

Wir können dieses Kapitel unseres Berichts wieder mit der Mitteilung beginnen, dass der Schiffahrtsverkehr in unserem Hafen im Jahr 1906 sehr erfreulich zugenommen hat.

Die Zunahme angekommener Seeschiffe war sowohl hinsichtlich der Anzahl, wie des Inhaltes ansehnlich höher, als im vorigen Jahr und ist in jeder Hinsicht befriedigend zu nennen.

Wir freuen uns dieses dauernden Fortschritts, der schon eingetreten ist, als die zur Verbesserung des Kanals unternommenen Werke der Schiffahrt noch nicht vollständig zu gut kommen konnten und wir treten mit aufgeweckter Stimmung das neue Jahr an, das uns bringen wird, was wir so lange erstrebt haben, nämlich einen für die grössten und tiefgehendsten Schiffe befahrbaren Kanal, die, wenn die alte Hembrücke entfernt und die Beleuchtung angebracht sein wird, zu jeder Zeit, bei Tag und bei Nacht, unsere Häfen bequem und sicher erreichen können.

Dankbar vermelden wir hier, dass durch Regierung und Volksvertretung auf dem letzten Budget die nötigen Mittel zur Verfügung gestellt worden sind, um dem Ufer des Nordseekanals entlang zur Verbürgung einer sicheren Fahrt der Schiffe auch bei Nacht eine elektrische Beleuchtung anzubringen, durchaus im Geiste des von unserer Kommission für den Nordseekanal in ihrem diesbezüglichen Rapport vom 15. Dezember 1905 entwickelten Plans.

Der grosse in 1905 im Rheinfahrtsverkehr erzielte Fortschritt dauerte in diesem Jahr fort; die Anzahl angekommener Schiffe war nicht unansehnlich geringer, aber der *Inhalt* ist gleich geblieben. In dieser Richtung muss noch viel getan

werden und dieser Punkt erfordert unsere ganze Aufmerksamkeit.

Für den Schiffahrtsbetrieb im Allgemeinen war dieses Jahr nicht günstiger, als das vorige. Zwar machten die meisten Damptschiffahrtsgesellschaffen mit regelmässigen Linien gute Geschäfte, doch für die Frachtfahrt blieb die lang gewünschte Verbesserung auch dieses Jahr aus. Dies ist um so mehr zu bedauern, als beinahe alle anderen Branchen des Betriebs in 1906 blühten und bei der überall sich zeigenden Belebung von Handel und Industrie man hätte glauben sollen, dass diese der Schiffahrt zu gut kommen würden. Zwar waren die Frachten im letzten Teil des Jahrs besser, dem gegenüber stand aber auch eine Erhöhung der Betriebskosten durch höhere Kohlenpreise, Arbeitslöhne u.s.w., so dass die Resultate selbst für moderne Dampfer weit unter dem Niveau lohnender Resultate standen. Wir werden Gelegenheit haben, bei der Besprechung des Frachtenmarkts auf diesen Punkt noch einmal zurückzukommen.

Die „Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij" dehnte ihren Dienst von den Niederlanden in das Mittelländische Meer aus, da von ihr eine neue Linie auf Alexandria und Syrien eröffnet wurde.

Die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Nederland" liess in Combination mit dem Rotterdamer Lloyd ihre Frachtschiffe behufs directer Löschung oder Ladung von Gütern von und nach Niederl. Indien in Hamburg und Antwerpen anlegen, während von ihr, ebenfalls in Combination mit dem Rotterdamer Lloyd, ein monatlicher Dienst zwischen Java und Calcutta via Sabang und Rangoon eingerichtet wurde.

Vermeldung verdient noch die Tatsache, dass zwischen der Vereinigung von Arbeitgebern auf dem Schiffahrtsgebiet und der Bootarbeitersorganisation „Recht und Pflicht" ein kollectiver Arbeitsvertrag geschlossen worden ist, wodurch, wie wir hoffen, den immer wieder vorgekommenen Schwierigkeiten mit den Bootarbeitern ein Ende gemacht wird, da diese Schwierigkeiten nur zum Nachteil unseres Hafens, also beider Parteien, dienen müssen.

Durch Königlichen Beschluss vom 30. Juni 1906 wurde eine Kommission ernannt, welche mit der Aufsicht über die Kontrolleure im Hafenbetrieb betraut war und zugleich eine Untersuchung nach den Arbeitsverhältnissen in diesem Betrieb anstellen sollte.

Indem wir zur Behandlung der einzelnen Rubriken übergehen, in welche dieses Kapitel gewöhnlich geteilt ist, lassen wir nunmehr in erster Linie im Verzeichniss folgen der

In Amsterdam einklarierten Schiffe.

Jahr.	Anzahl Schiffe.	Inhalt.
1890	1,675	4,200 Tausend M^3. brutto.
1891	1,723	4,576 „ „ „
1892	1,632	4,554 „ „ „
1893	1,558	4,515 „ „ „
1894	1,666	4,936 „ „ „
1895	1,676	4,988 „ „ „
1896	1,848	5,577 „ „ „
1897	1,940	6,153 „ „ „
1898	1,871	6,076 „ „ „
1899	2,024	7,004 „ „ „
1900	2,111	7,060 „ „ „
1901	2,207	7,270 „ „ „
1902	2,041	7,342 „ „ „
1903	1,977	7,228 „ „ „
1904	2,123	7,769 „ „ „
1905	2,233	8,042 „ „ „
1906	**2,373**	**8,599** „ „ „

Es kamen also in Amsterdam *mehr* an 140 Schiffe und der Inhalt *überstieg* den von 1905 um mehr als 557,000 M^3.

Sowohl Anzahl als Inhalt waren höher, als in irgend einem Jahre vorher seit der Eröffnung des Nordseekanals.

Um eine Uebersicht über den Verlauf der Schiffahrtsbewegung in unseren Häfen zu geben, diene die folgende Statistik über die letzten 6 Jahre, welche die Zu- oder Abnahme von Anzahl und Inhalt der einklarierten Schiffe angiebt:

	Anzahl.		Inhalt.	
1901	+ 96	of + 4.50 pCt.	+ 210 tausend M^3.	oder + 3.— pCt.
1902	— 166	„ — 7.50 „	+ 72 „ „	„ + 1.— „
1903	— 64	„ — 3.13 „	— 114 „ „	„ — 1.55 „
1904	+ 146	„ + 7.38 „	+ 541 „ „	„ + 7.48 „
1905	+ 110	„ + 5.18 „	+ 273 „ „	„ + 3.51 „
1906	**+ 140**	„ + **6.27** „	+ **557** „ „	„ + **6.93** „

Die durchschnittliche Grösse der angekommenen Schiffe war nahezu gleich derjenigen des vorigen Jahrs und betrug 3624 M³. Nichtsdestoweniger kam dieses Jahr eine beträchtlich grössere Anzahl grösserer Dampfschiffe in unsere Häfen, als in den vorigen Jahren.

Verhältnis der Anzahl Schiffe zum Inhalt in M³ brutto.

in 1896	. . . . wie	1 :	3,018
„ 1897	. . . . „	1 :	3,172
„ 1898	. . . . „	1 :	3,247
„ 1899	. . . . „	1 :	3,460
„ 1900	. . . . „	1 :	3,344
„ 1901	. . . . „	1 :	3,294
„ 1902	. . . . „	1 :	3,597
„ 1903	. . . . „	1 :	3,656
„ 1904	. . . . „	1 :	3,659
„ 1905	. . . . „	1 :	3,601
„ **1906**	. . . . „	1 :	**3,624**

Die Anzahl der in IJmuiden durchgeschleusten Schiffe, wie deren Inhalt stiegen wieder ansehnlich, wie aus folgender Tabelle hervorgeht.

Aus der See geschleust in IJmuiden.

in 1900	5,113	Schiffe,	messend	7,963,170	M³.	brutto.
„ 1901	5,185	„	„	8,035,566	„	„
„ 1902	8,451	„	„	8,639,644	„	„
„ 1903	7,323	„	„	8,396,283	„	„
„ 1904	8,262	„	„	9,111,558	„	„
„ 1905	9,745	„	„	9,823,067	„	„
„ **1906**	**12,947**	„	„	**10,482,236**	„	„

Davon waren *Seeschiffe:*

in 1900	2,222	Schiffe,	messend	7,791,183	M³.	brutto.
„ 1901	2,218	„	„	7,832,975	„	„
„ 1902	2,119	„	„	8,091,263	„	„
„ 1903	2,011	„	„	8,021,639	„	„
„ 1904	2,088	„	„	8,457,755	„	„
„ 1905	2,189	„	„	8,865,723	„	„
„ **1906**	**2,288**	„	„	**9,443,969**	„	„

Auch dieses Jahr tritt dieselbe Erscheinung auf, auf welche wir in unserem vorigen Bericht hingewiesen haben, dass nämlich die Zunahme der in IJmuiden geschleusten Seeschiffe weniger beträgt, als die Zunahme der in Amsterdam einklarierten, so dass auch dieses Jahr die *Anzahl* der in Ymuiden für andere Plätze als für Amsterdam eingelaufenen Schiffe kleiner gewesen ist, als in 1905. Dagegen ist auch jetzt wieder die Zunahme des *Inhalts* grösser als in Amsterdam.

Nach See geschleust in IJmuiden.

in 1900	4,757	Schiffe,	messend	8,051,900	M³.	brutto.
„ 1901	4,529	„	„	8,086,064	„	„
„ 1902	8,115	„	„	8,677,706	„	„
„ 1903	6,833	„	„	8,395,761	„	„
„ 1904	7,612	„	„	9,030,243	„	„
„ 1905	9,404	„	„	9,918,126	„	„
„ **1906**	**12,957**	„	„	**10,520,402**	„	„

Davon waren *Seeschiffe:*

in 1900	2,619	Schiffe,	messend	7,921,518	M³.	brutto.
„ 1901	2,229	„	„	7,893,792	„	„
„ 1902	2,127	„	„	8,131,564	„	„
„ 1903	2,006	„	„	8,030,451	„	„
„ 1904	2,096	„	„	8,394,964	„	„
„ 1905	2,204	„	„	8,967,971	„	„
„ **1906**	**2,291**	„	„	**9,470,341**	„	„

von See	2,288	Seeschiffe,	messend brutto	9,443,969	M³.
nach „	2,291	„	„ „	9,470,341	„
zusammen also	**4,579**	Seeschiffe,	messend brutto	**18,914,310**	M³.
gegen in 1905	4,393	„	„ „	17,833,694	„

Zur Vergleichung folgt jetzt eine Uebersicht der

Seeschiffe in IJmuiden geschleust.

im Jahr	1900	4,450	Schiffe,	messend	15,673,541	M³.	brutto.
„ „	1901	4,447	„	„	15,726,767	„	„
„ „	1902	4,246	„	„	16,222,827	„	„
„ „	1903	4,107	„	„	16,052,090	„	„
„ „	1904	4,184	„	„	16,852,719	„	„
„ „	1905	4,393	„	„	17,833,694	„	„
„ „	**1906**	**4,579**	„	„	**18,914,310**	„	„

woraus hervorgeht, dass der Inhalt fortwährend im Steigen ist und war dieser im abgelaufenen Jahr auch hier höher, als in irgend einem Jahre vorher seit der Eröffnung des Nordseekanals.

Geschleust wurden durch die Seeschleusen in IJmuiden.

Sorte der Schiffe.	Nach See.				Aus See.			
	1905.		1906.		1905.		1906.	
	Anzahl	M^3. brutto	Anzahl	M^3. brutto	Anzahl	M^3. brutto	Anzahl	M^3. brutto
A. *Seeschiffe.*								
Fregatten und Barken	15	31,416	11	25,089	14	31,083	9	20,108
Brikken	2	1,500	2	1,475	2	1,500	2	1,475
Schuner	34	24,169	30	32,037	39	28,556	32	35,471
Kofschiffe	—	—	1	75	—	—	10	1.695
Dampfschiffe	2,153	8,910,886	2,247	9,411,665	2,134	8,804,584	2,235	9,385,220
Total Schiffe	2,204	8,967,971	2,291	9,470,341	2,189	8,865,723	2,288	9,443,969
B. *Uebrige.*								
Binnenboote	—	—	—	—	—	—	—	—
Tjalken	680	98,437	637	103,313	672	97,275	662	101,288
Fischersfahrzeuge	1,666	182,708	1,918	211,622	2,039	196,622	2,104	215,800
Andere Fahrzeuge	4,854	669,010	8,061	735,126	4,845	663,447	7.893	721,179
General total	9,404	9,918,126	12,957	10,520,402	9,745	9,823,067	12,947	10.482,236

25,904 Schiffe mit **21,002,638** M^3. bruto.

Im Jahr	1900	war die Anzahl geschleuster Fahrzeuge	9,870
„ „	1901	„ „ „ „ „	9,714
„ „	1902	„ „ „ „ „	16,566
„ „	1903	„ „ „ „ „	14,156
„ „	1904	„ „ „ „ „	15,874
„ „	1905	„ „ „ „ „	19,149
„ „	**1906**	„ „ „ „ „	**25,904**

und der Inhalt

Im Jahr	1900	16,015,070	M^3. brutto.
„ „	1901	16,121,630	„ „
„ „	1902	17,317,350	„ „
„ „	1903	16,792,044	„ „
„ „	1904	18,141,801	„ „
„ „	1905	19,741,193	„ „
„ „	**1906**	**21.002,638**	„ „

Die Anzahl durchgeschleuster Seesegelschiffe war wieder geringer, als im vorigen Jahr.

Seeschleusen in IJmuiden.

Geschleust wurden durch die *alten* Schleusen:

In 1901	7,010	Schiffe	mit	4,838,911	M³.	Inhalt.
„ 1902	13,829	„	„	6,224,225	„	„
„ 1903	10,336	„	„	3,810,036	„	„
„ 1904	12,216	„	„	4,714,266	„	„
„ 1905	14,462	„	„	5,604,299	„	„
„ **1906**	**17,855**	„	„	**5,197,921**	„	„

und durch die *neue* Schleuse:

In 1901	2,704	Schiffe	mit	11,282,719	M³.	Inhalt.
„ 1902	2,737	„	„	11,093,125	„	„
„ 1903	3,820	„	„	12,982,008	„	„
„ 1904	3,658	„	„	13,427,535	„	„
„ 1905	4,687	„	„	14,136,894	„	„
„ **1906**	**8,049**	„	„	**15,804,717**	„	„

Wie wir schon früher bemerkten, nimmt die Anzahl der Schiffe mit solchen Dimensionen, dass sie nicht durch die alten Schleusen geschleust werden könnten, stets zu. In **1906** betrug dies **294** Schiffe, mit einem Inhalt von **4,396,603 M³.** gegen 276 Schiffe mit einem Inhalt von 4,175,916 M³. in 1905.

Auch die tiefgehenden Schiffe nehmen fortwährend in Anzahl zu. In **1906** passierten die Nordseeschleusen **87** Schiffe mit einem Tiefgang von mehr als **70** dcM. gegen 67 in 1905. Hinsichtlich des Tiefganges der geschleusten Schiffe verweisen wir übrigens nach den Beilagen A^I und A^II dieses Kapitels, wobei 41 Schiffe mit Tiefgang von 75 bis und mit 84 dcM. vermeldet werden

Vom ganzen Verkehr durch die Schleusen in IJmuiden wurden, wie oben angegeben, 15,804,717 M³. oder reichlich 75 pCt. durch die neue Schleuse geschleust.

Indem wir jetzt mehr im besondern die in Amsterdam angekommenen Schiffe behandeln, lassen wir in erster Linie hier eine Uebersicht folgen der

In Amsterdam einklarierten Schiffe.

RUBRIK	1903		1904		1905		1906	
	Anzahl.	Inhalt M³. brutto.	Anzahl.	Inhalt M³. brutto.	Anzahl.	Inhalt M³ brutto.	Anzahl.	Inhalt M³. brutto.
I. Grosse und Amerik. Fahrt, enz........	245	2,538,662	280	3,049,283	281	3,183,741	283	3,227,961
II. Mittell. und Schwarzes Meer, u.s.w.......	123	617,969	121	532,297	111	424,952	115	449,812
III. Gr. Britannien, Frankreich, Spanien (Atl. Kuste) und Portugal	848	2,265,206	883	2,337,212	966	2,604,146	1,066	2,853,114
IV. Schweden u Norwegen	124	300,926	161	483,490	147	380,827	154	353,092
V. Ostsee u. weisses Meer, Finischer Golf, u.s.w.	225	781,501	226	733,753	207	687,442	201	671.746
VI. Kleine Fahrt.......	184	475,629	171	349,185	187	448,961	205	640,654
VII. Küsten- n. Binnenfahrt	228	248,492	281	283,604	334	312,091	349	402,976
	1,977	7,228 385	2,123	7,768,824	2,233	8,042,160	2,373	8,599,355
Worunter:								
Seeschiffe.............	120	73.814	134	68,424	132	65,664	149	72,848
Dampfschiffe............	1,857	7,154,571	1,989	7,700,400	2,101	7,976,496	2,224	8,526,507

Aus dieser Tabelle geht ein Fortschritt nach allen Richtungen hervor, mit Ausnahme von den Rubriken IV (Schweden und Norwegen) und V (Ostsee und Weisses Meer), die einige Abnahme zeigen.

Die Rubrik grosse und Amerikanische Fahrt, in den letzten Jahren beträchtlich höher, nahm auch in diesem Jahr — wenn auch nicht hervorragend — nach Anzahl und Inhalt zu; für Rubrik II (Mittelländisches und Schwarzes Meer) in den letzten Jahren stets abnehmend, kann in diesem Jahr sowohl nach Anzahl, als nach Inhalt Zunahme konstatiert werden; die regelmässige Zunahme von Rubrik III (Grossbritannien, Frankreich, Spanien und Portugal) setzte sich auch in 1906 in nicht unansehnlicher Weise fort. In Rubrik IV (Schweden und Norwegen) finden wir ein Steigen der Anzahl Schiffe, aber ein nicht unbedeutendes Sinken in Inhalt; Rubrik V (Ostsee und Weisses Meer zeigt eine kleine Abnahme der Anzahl und des Inhalts, wogegen in Rubrik VI

(kleine Fahrt) die Ziffern sowohl der Anzahl als des Inhalts eine ansehnliche Zunahme aufweisen.

Die Anzahl einklarierter Schiffe war wieder etwas grösser, als in den letzten Jahren.

Bei der gewöhnlichen Einteilung der Schiffe nach den Häfen ihrer Herkunft hat man:

ANGABE nach der Herkunft der Schiffe, die in den Jahren 1904, 1905 und 1906 in Amsterdam einklariert wurden, mit Angabe der Anzahl und des Bruttoinhalts in M³.

Häfen.	Anzahl Schiffe.			Brutto Inhalt in M³.		
	1904	1905	1906	1904	1905	1906
I. Grosse und Amerik. Fahrt u.s.w.						
Adelaide	14	14	16	201,070	191,749	207.658
Baltimore	4	2	5	35,540	18,981	62,444
Bangkok	—	—	2	—	—	18,804
Bassein	—	1	—	—	14,100	—
Bombay	11	13	3	132,881	143,406	29,470
Bussorah	—	—	1	—	—	9 198
Boston	1	—	1	6,699	—	8,512
Brisbane	12	6	4	157,485	84,012	54.956
Brunswick	2	—	—	12,851	—	—
Buenos Ayres	20	24	23	203,888	250,547	263.989
Calcutta	2	1	—	22,428	10,330	—
Colastina	2	—	—	15,700	—	—
Cuba	—	3	1	—	8,134	1,379
Demerara	—	1	1	—	5,622	9,485
Ensenada	1	—	—	7,617	—	—
Gorontalo	1	—	1	2,784	—	2.481
Gulfport	1	1	2	5,991	6,776	14,202
Hongkong	2	—	2	34,353	—	40,022
Japan	—	1	—	—	15,001	—
Java	70	94	83	783,937	1,094,159	984,535
Kobe	—	—	1	—	—	19 469
Kurrachee	1	2	—	9,598	16,438	—
Lagos	1	—	—	5,040	—	—
La Plata	2	—	—	17,619	—	—
Macassar	—	2	1	—	10,402	7,814
Manzanilla	6	—	—	7,581	—	—
Maracaïbo	1	—	—	645	—	—
Marmagoa	1	—	—	10,150	—	—
Mobile	8	6	9	55,371	49,773	64,532
Montevideo	3	—	—	24,425	—	—
Montreal	—	—	1	—	—	12,091
Moulmain	1	—	—	8,592	—	—
Nagasaki	6	8	9	102,901	157,552	183,822
Newcastle N.S.W.	1	—	1	7,381	—	13,862
New York	10	7	6	115,818	90,764	59,059
Newport News	8	9	15	145,864	164,066	264,667
Norfolk	1	—	—	10,563	—	—
Padang	—	—	1	—	—	12,200
Paramaribo	2	1	—	2,328	658	—
Penang	8	11	7	137,141	191,856	95,444
Pensacola	4	2	2	34,671	15,878	12,543
Transportieren	207	209	198	2,318,912	2,540,204	2,451,658

In Amsterdam einklarierte Schiffe. (*Fortsetzung.*)

Häfen.	Anzahl Schiffe.			Brutto Inhalt in M³.		
	1904	1905	**1906**	1904	1905	**1906**
Per Transport	207	209	**198**	2,318,912	2,540,204	**2,451,658**
Philadelphia	9	12	**14**	84,151	112,523	**131,413**
Port Arthur	7	6	**3**	136.534	96,524	**37,498**
Portland Maine. . .	—	—	**3**	—	—	**27,354**
Port Pirie	—	—	**1**	—	—	**14,453**
Rangoon	3	3	**3**	33,804	33,914	**38,822**
Rosario	3	7	**9**	21,668	53,422	**67,994**
San Lorenzo	—	—	**1**	—	—	**9,885**
San Nicolas	1	—	**4**	7,294	—	**36,373**
San Pedro	—	1	—	—	6,751	—
Santos	—	2	—	—	1,619	—
Sapelo	2	—	—	17,393	—	—
Scranton	3	—	—	16,894	—	—
Singapore	12	6	**8**	198,467	85,444	**139,687**
Suriname	27	26	**27**	129,979	131,719	**134.525**
Sydney	2	—	**7**	29,059	—	**91,247**
Townsville	1	5	**2**	14,610	67,968	**24,847**
Trinidad	1	1	**3**	1,276	7,314	**21 225**
Yokohama	2	3	—	39,242	46,339	—
I. Total . . .	280	281	**283**	3,049,283	3,183,741	**3,227,961**
II. Mitielländ. und Schwarzes Meer u.s.w.						
Alexandrië	—	—	**3**	—	—	**12.864**
Algiers	—	—	**1**	—	—	**3.230**
Barcelona	2	1	**1**	5,160	2,219	**2,232**
Batoum	2	4	—	22,787	53,914	—
Benicarlo	—	—	**1**	—	—	**3,247**
Benisaff	1	—	—	8,299	—	—
Beyruth	—	—	**1**	—	—	**2,541**
Bona	1	—	**1**	6,829	—	**10.620**
Carthagena	2	1	**6**	4,999	2,219	**17,508**
Cephalonia	—	2	**1**	—	5,834	**3 230**
Civita Vechia	—	1	**1**	—	254	**1,454**
Catania	—	3	—	—	8,252	—
Constantinopel . . .	12	5	**5**	43,939	20,199	**21.236**
Denia	—	1	—	—	2,541	—
Fiume	5	2	**2**	45,735	15,806	**16.124**
Galatz	1	2	**1**	7,188	15,166	**6,743**
Garrucha	1	—	—	7,457	—	—
Genua	4	5	**8**	9,917	10,960	**26,307**
Gravosa	2	1	—	14,580	3,231	—
Hermos	1	—	—	5,614	—	—
Ibraïla	—	—	**1**	—	—	**6.246**
Ivisa	—	2	**1**	—	5,788	**3.324**
Kustendje	—	—	**3**	—	—	**37,199**
Transportieren . . .	34	30	**37**	182,504	146,383	**174,105**

In Amsterdam einklarierte Schiffe. (*Fortsetzung.*)

Häfen.	Anzahl Schiffe.			Brutto Inhalt in M³.		
	1904	1905	**1906**	1904	1905	**1906**
Per Transport .	34	30	**37**	182,504	146,383	**174,105**
Livorno	—	—	**1**	—	—	**3,275**
Malaga.	9	4	**2**	8,759	11,760	**4,560**
Marianopel	—	1	**1**	—	3,324	**10,769**
Marseille	—	—	**1**	—	—	**6,190**
Messina	—	1	—	—	6,587	—
Milos	1	—	—	6,135	—	—
Napels	3	—	—	9,425	—	—
Novorossisk	10	—	—	10,870	—	—
Odessa.	1	1	**1**	8,752	9,134	**9,575**
Palermo	22	19	**12**	64,601	59,142	**41,759**
Patras	1	1	**1**	2,549	2,617	**3,220**
Smyrna	25	27	**25**	91,750	105,598	**101,323**
Sorrento	4	1	**3**	13,079	2,481	**10,849**
Sulina	3	—	—	23,615	—	—
Syracuse	—	1	—	—	2,464	—
Taganrog.	8	3	**1**	68,832	23,819	**6,189**
Valencia	20	20	**29**	53,011	51,643	**76,308**
Varna	—	—	**1**	—	—	**1,690**
II. Total . . .	121	111	**115**	532,297	424,952	**449,812**
III. Gr. Britannien, Frankreich, Spanien (Atl. Küste) und Portugal.						
Albufeira	—	—	**1**	—	—	**2,541**
Amble	11	13	**11**	20,498	26,647	**17,738**
Avonmouth	1	—	—	2,840	—	—
Barreira	—	1	—	—	3,232	—
Barry	1	—	—	2,548	—	—
Belfast.	—	—	**1**	—	—	**10,247**
Bilbao	1	—	**1**	5,230	—	**5,440**
Blyth	4	5	**12**	10,339	26,260	**38,917**
Bo'ness.	—	2	—	—	6,764	—
Bordeaux.	27	26	**26**	47,940	50,411	**45,888**
Bristol	50	50	**49**	195,418	199,965	**186,014**
Burnt Island	—	—	**5**	—	—	**8,248**
Burryport	4	4	**5**	9,707	10,547	**11,381**
Cadix	2	5	**2**	4,993	11,263	**5,837**
Cardiff.	4	6	**1**	13,457	14,445	**2,548**
Dünkirchen	2	—	**2**	5,299	—	**2,502**
Dunston	—	—	**1**	—	—	**2,515**
Dysart	—	8	**3**	—	19,857	**3,558**
Falmouth	—	—	**1**	—	—	**474**
Fleetwood	11	—	**11**	20,300	—	**26,997**
Fowey.	27	32	**25**	83,263	99,576	**84,175**
Goole	104	110	**105**	228,647	248,788	**221,019**
Transportieren . . .	249	262	**262**	650,479	717,755	**676,069**

In Amsterdam einklarierte Schiffe. (*Fortsetzung.*)

Häfen.	Anzahl Schiffe.			Brutto Inhalt in M³.		
	1904	1905	**1906**	1904	1905	**1906**
Per Transport	249	262	**262**	650,479	717,755	**676,069**
Glasgow	—	1	—	—	2,627	—
Grangemouth	51	54	**54**	163,634	167,477	**171.469**
Gravelines	1	—	**1**	1,957	—	**2.744**
Greenwich	—	2	—	—	22,688	—
Hartlepool (East-)	—	1	—	—	1,792	—
Hâvre	—	2	—	—	1,763	—
Horswich	1	—	—	139	—	—
Huelva	5	3	**2**	20,063	11,208	**6.386**
Hull	105	119	**184**	238,657	280,955	**464,459**
Ile Grande	—	2	—	—	424	—
Kirkcaldy	—	—	**2**	—	—	**2,372**
Leith	61	57	**64**	175,439	174,608	**203,922**
Lissabon	1	6	**5**	2,541	18,274	**14 834**
Liverpool	53	53	**52**	208,209	187,670	**215.572**
London	240	211	**221**	628,427	566,532	**588,487**
Manchester	—	—	**1**	—	—	**4.707**
Methil	—	26	**13**	—	76,410	**38,210**
Middlesbro	—	7	**11**	—	4,242	**6,821**
Newcastle	67	93	**112**	135,182	228,165	**253,423**
Newport	1	—	**2**	1,496	—	**6,171**
Portland	1	—	—	3,669	—	—
Portsmouth	—	2	—	—	771	—
Port Talbot	1	—	—	2,840	—	—
Rouaan	—	1	—	—	3,748	—
Sandwich	—	1	—	—	939	—
Seaham	8	10	**10**	14,621	17,804	**19.734**
Sevilla	—	—	**1**	—	—	**8,101**
Shields	—	1	—	—	1,186	—
St. Davids	1	1	**9**	2,025	1,186	**17.199**
Southampton	2	1	—	6,734	3,367	—
St. Ubes	—	—	**1**	—	—	**2,507**
Sunderland	2	3	**5**	2,853	7,589	**12.199**
Swansea	5	5	**8**	15,861	14,337	**19,311**
Warkworth	26	39	**38**	52,389	83,300	**91,494**
West Hartlepool	2	3	**8**	4,767	7,329	**31,923**
III. Total.	883	966	**1066**	2,337,212	2,604,146	**2,853,114**
IV. Schweden und Norwegen.						
Altappen	—	1	—	—	4,061	—
Ankarswik	—	1	—	—	2,847	—
Arendal	—	1	**1**	—	1,544	**1,628**
Arensburg	1	—	—	1,902	—	—
Brevik	—	—	**1**	—	—	**1.125**
Burgsvik	—	—	**1**	—	—	**324**
Transportieren	1	3	**3**	1,902	8,452	**3,077**

In Amsterdam einklarierte Schiffe. (*Fortsetzung.*)

Häfen.	Anzahl Schiffe.			Brutto Inhalt in M³.		
	1904	1905	**1906**	1904	1905	**1906**
Per Transport .	1	3	**3**	1,902	8,452	**3,077**
Carlscrona	6	2	**6**	7,467	2,355	**7,161**
Carlsham.	—	—	**8**	—	—	**10,708**
Christiania	47	53	**39**	81,042	93,924	**71,285**
Drammen	5	—	**3**	8,745	—	**5 392**
Droback	2	4	**3**	1,123	3,300	**1,666**
Drontheim	5	5	**13**	9,749	9,295	**30,259**
Fineidet	1	2	**3**	4,406	9,026	**10,870**
Fredrikstadt	4	1	**4**	4,645	504	**5,178**
Gefle	1	6	**2**	4,704	25,430	**7,958**
Gothenburg	3	2	**5**	5,925	3,636	**8,185**
Grimstad.	—	—	**1**	—	—	**1,442**
Halmstad	—	—	**2**	—	—	**3,703**
Haparanda	—	2	**1**	—	10.154	**2,669**
Helsingborg	—	1	—	—	3,417	—
Hernösand	13	18	**8**	47,083	64,757	**29,702**
Holmerstrand. . . .	4	—	—	7,237	—	—
Hüdiksvall	—	—	**1**	—	—	**2,673**
Husum	1	1	—	5,060	4,099	—
Kallmar	—	—	**1**	—	—	**404**
Kramfors.	1	3	**3**	4,539	12,410	**9,979**
Lulea	16	3	**1**	103,233	4,160	**8,445**
Moss	—	—	**1**	—	—	**2,197**
Narvik.	5	—	—	48,613	—	—
Neder Calix	—	1	**3**	—	3,214	**10,980**
Norrköping.	1	1	—	331	3,890	—
Nordmaling	—	1	**1**	—	3,214	**2,108**
Ornskjoldsvick . . .	2	5	**4**	8,261	17,815	**13,752**
Sarpsborg	1	—	—	694	—	—
Skelleftea	2	2	—	10,011	4,090	—
Skien	4	2	**8**	7,531	3,894	**14,869**
Skutskar	1	—	**1**	4,436	—	**4.548**
Söderham	—	—	**3**	—	—	**9,257**
Solvesborg	—	—	**1**	—	—	**613**
Stockholm	18	13	**7**	52,745	36,609	**18,711**
Sundsvall.	14	10	**11**	53,549	32,614	**41,954**
Torefors	1	—	—	3,717	—	-
Umea	1	6	**7**	459	20,568	**13,347**
Vixnaes	1	—	—	2,400	—	—
IV. Total. . .	161	147	**154**	483,490	380,827	**353,092**
V. Ostsee und weisses Meer, finischer Golf, u.s.w.						
Aalborg	—	1	—	—	1,673	—
Aarhuus	1	—	—	1,814	—	—
Abo	—	3	**3**	—	9,294	**9,270**
Transportieren . . .	1	4	**3**	1,814	10,967	**9,270**

In Amsterdam einklarierte Schiffe. (*Fortsetzung.*)

Häfen.	Anzahl Schiffe.			Brutto Inhalt in M³.		
	1904	1905	**1906**	1904	1905	**1906**
Per Transport	1	4	**8**	1,814	10,967	**9,270**
Archangel	19	27	**16**	81,310	140,511	**91,816**
Borga	1	1	—	4,738	4,018	—
Brahestadt	—	1	—	—	2,366	—
Christinestad	—	1	—	—	2,507	—
Danzig	24	33	**27**	53,666	71,448	**59,871**
Flensburg	—	—	**4**	—	—	**957**
Frederikshamn	—	—	**1**	—	—	**2,366**
Gamla Karleby	2	—	—	7,880	—	—
Hadersleben	—	—	**1**	—	—	**236**
Hango	—	2	—	—	6,943	—
Haukipudas	—	—	**1**	—	—	**5,479**
Helsingfors	2	2	**1**	6,275	7,241	**8,920**
Himango	1	—	—	2,567	—	—
Jacobstad	—	1	**2**	—	4,521	**9,338**
Kasco	—	—	**1**	—	—	**2,171**
Kjerteminde	—	1	—	—	412	—
Kemi	3	3	**1**	15,243	15,611	**5,479**
Kola	—	1	—	—	11,532	—
Königsberg	20	19	**25**	44,899	37,375	**48,339**
Kopenhagen	—	1	—	—	990	—
Kötka	2	2	**3**	6,087	9,632	**14,349**
Kroonstad	9	2	**7**	35,027	7,268	**26 476**
Lapvik	1	—	**3**	4,956	—	**15,991**
Libau	1	—	**2**	4,181	—	**6,451**
Lovisa	1	—	—	2,145	—	—
Memel	1	—	—	692	—	—
Mesame	1	—	—	3,954	—	—
Narva	—	2	**1**	—	10,705	**3,924**
Neufahrwasser	1	3	—	2,144	6,453	—
Nicolaïstad	1	—	**1**	3,154	—	**5,793**
Nyköbing	—	1	—	—	209	—
Pillau	3	3	—	6,485	5,402	—
Rafsö	4	2	**1**	12,886	7,120	**5.030**
Raumo	3	1	**1**	9,620	3,154	**3,777**
Reval	4	—	—	8,772	—	—
Riga	46	29	**33**	210,083	145,976	**165,776**
Solombal	3	—	**1**	14,980	—	**6.553**
Sonderburg	—	—	**1**	—	—	**214**
Stettin	46	43	**48**	98,498	88,540	**98 014**
St. Petersburg	16	13	**7**	55,663	48,761	**30,343**
Tornea	1	1	—	3,154	5,030	—
Trangsund	2	1	—	7,712	3,439	—
Uleaborg	3	5	**3**	5,072	22,699	**16 092**
Wasa	—	—	**2**	—	—	**7,874**
Windau	1	2	**5**	4,195	7,351	**18,207**
Wismar	—	—	**1**	—	—	**2,152**
Wyborg	2	2	**2**	5,972	8,179	**5,166**
Yxpilla	1	2	**1**	3,912	7,199	**827**
V. Total	226	207	**201**	733,753	687,442	**671,746**

In Amsterdam einklarierte Schiffe. (*Fortsetzung.*)

Häfen.	Anzahl Schiffe.			Brutto Inhalt in M³.		
	1904	1905	**1906**	1904	1905	**1906**
VI. Kleine Fahrt und Nordseehäfen.						
Antwerpen	2	3	**3**	11,516	19,911	**7,056**
Bremen	53	57	**60**	68,059	139,042	**142,559**
Bremerhaven	—	—	**3**	—	—	**40,060**
Emden	—	1	**4**	—	683	**3,502**
Gent	5	2	**2**	19,145	5,388	**4,971**
Geestemunde	—	1	—	—	1,945	—
Hamburg	109	121	**126**	244,049	279,355	**436,652**
Helgoland	—	—	**1**	—	—	**262**
Cöln	—	1	—	—	971	—
Lübeck	—	1	—	—	1,666	—
Ostende	2	—	**5**	6,416	—	**4 512**
Selzeate	—	—	**1**	—	—	**1,080**
VI. Total	171	187	**205**	349,185	448,961	**640,654**
VII. Küsten- und Binnenfahrt.						
Alkmaar	1	—	—	802	—	—
Amsterdam	9	3	**4**	28,780	19,191	**32,984**
Borcum	—	1	—	—	159	—
Delfzijl	1	—	—	200	—	—
Dordrecht	1	—	**1**	4,000	—	**7,206**
Enkhuizen	1	—	**2**	251	—	**516**
Groningen	1	—	—	371	—	—
Haarlem	10	2	**1**	15,424	1,366	**400**
Harlingen	3	—	**1**	2,261	—	**2,313**
Katwijk	—	3	**7**	—	518	**1 539**
Leeuwarden	—	1	—	—	282	—
Leiden	1	1	**4**	—	296	**746**
Nieuwediep	—	—	**1**	—	—	**1,885**
Noordzee	54	44	**21**	16,065	14,168	**17,789**
Nijmegen	1	—	—	532	—	—
Purmerend	—	2	**3**	—	1,328	**3,477**
Rotterdam	14	19	**21**	41,187	50,208	**68,715**
Terneuzen	1	—	—	4,132	—	—
Terschelling	2	3	**4**	1,024	2,587	**1,654**
Veisen	—	1	—	—	5,166	—
Vlissingen	—	1	—	—	1,164	—
Westzaan	—	1	—	—	5,723	—
Ymuiden	164	230	**247**	76,992	109,695	**104.212**
Zaandam	17	22	**32**	91,218	100,240	**159.540**
VII. Total	281	334	**349**	283,604	312,091	**402,976**

Rubrik I; Einklarierungen in der grossen und amerik. Fahrt in M³. brutto.

1903	1904	1905	**1906**
2,538,662	3,049,283	3,183,741	**3,227,961**

Im Gegensatz zu früheren Jahren ist dieses Mal die Zunahme in dieser Rubrik der amerikanischen Fahrt zu verdanken, die sowohl hinsichtlich der Anzahl, wie des Inhalts eine ansehnliche Zunahme aufweist, während von der Ostasiatischen Fahrt 17 Schiffe mit einem Inhalt von 160,000 M³. weniger einklariert wurden.

Einklariert wurden von:

Adelaide . . .	16	Schiffe,	messend	207,658	M³.
Bangkok . . .	2	„	„	18,804	„
Bombay . . .	3	„	„	29,470	„
Bussorah . . .	1	„	„	9,198	„
Brisbane . . .	4	„	„	54,956	„
Gorontalo . . .	1	„	„	2.481	„
Hongkong . . .	2	„	„	40,022	„
Java.	83	„	„	984,535	„
Kobe	1	„	„	19,469	„
Macassar . . .	1	„	„	7,814	„
Nagasaki . . .	9	„	„	183,822	„
New-Castle N.Z.W.	1	„	„	13.862	„
Padang . . .	1	„	„	12.200	„
Penang. . . .	7	„	„	95,444	„
Port Pirie . . .	1	„	„	14,453	„
Rangoon . . .	3	„	„	38,822	„
Singapore . . .	8	„	„	139,687	„
Sidney	7	„	„	91,247	„
Townsville. . .	2	„	„	24,847	„
Zusammen	**153**	Schiffe,	messend	**1,988,791**	M³.
gegen .	170	„	„	2,162,670	„ in 1905

Hier möge die jedes Jahr gemachte Bemerkung wiederholt werden, dass von holländischen Häfen einklarierte Boote meistens auch eine Nebenladung auf Java haben; wenn man dies berücksichtigt, erhält man für die Anzahl Boote dieser Route eine kleine Differenz; bedeutender ist dies von Britisch Indien, hauptsächlich von Bombay, von wo 10 Dampfschiffe weniger einklariert wurden, eine Folge der Tatsache, dass in diesem Jahr wenig Leinsaat aus Indien gekauft wurde.

Von *Americanischen* Häfen wurden einklariert von:

Baltimore . . .	5	Schiffe,	messend	62,444	M³.
Boston	1	„	„	8,512	„
Buenos Ayres . .	23	„	„	263,989	„
Cuba	1	„	„	1,379	„
Gulfport . . .	2	„	„	14,202	„
Mobile	9	„	„	64,532	„
Montreal . . .	1	„	„	12,091	„
New York . . .	6	„	„	59,059	„
Newport News .	15	„	„	264,667	„
Pensacola . . .	2	„	„	12,543	„
Philadelphia . .	14	„	„	131,413	„
Port Arthur . .	3	„	„	37,498	„
Portland Maine .	3	„	„	27,354	„
Rosario	9	„	„	67,994	„
San Lorenzo . .	1	„	„	9,885	„
San Nicolas . .	4	„	„	36,373	„
Zusammen	**99**	Schiffe,	messend	**1,078,935**	M³.
gegen .	82	„	„	875,758	„ in 1905.

Die Zunahme in dieser Rubrik ist grossenteils der grösseren Zahl Einklarierungen von Häfen in Nordamerica, in erster Linie von Newport-News, von wo **15** Dampfschiffe gegen 9 in 1905 einklariert wurden, zu danken; ferner nahmen die Einklarierungen der Petroleumhäfen zu: aber auch in den Südamericanischen Häfen waren die Einklarierungen grösser als in 1905.

Die Einklarierungen von Suriname sind etwas grösser, als im Jahr 1905. Von dort wurden einklariert:

	27	Schiffe,	messend	**134,525**	M³.	
gegen	26	„	„	121,719	„	in 1905
„	27	„	„	129,979	„	„ 1904.

Ueberdies gehören noch zu dieser Rubrik 4 Einklarierungen mit 30,710 M³. Inhalt von Demerara und Trinidad gegenüber 2 Einklarierungen mit 12,936 M³. in 1905.

Wenn wir die Ziffern der Einklarierungen in dieser Rubrik nach den Häfen ihrer Herkunft aufzählen, dann erhalten wir folgende Tabelle:

Grosse und americanische Fahrt u.s.w. — A. Nach den Häfen aufgezählt.

Einklarierte Schiffe in M^3. brutto.

Herkunft:	1903	1904	1905	1906
Perzië en Arabië.				
Bussorah	7,772	—	—	9,198
Br. Indien.				
Bombay	54,100	132,881	143,406	29,470
Calcutta	21,764	22,428	10,330	—
Akyab, Bassein, Moulmain, Rangoon	54,421	42,396	48,014	88,822
Kurrachee	—	9,598	16,438	—
Marmagoa	—	10,150	—	—
Straits.				
Penang, Singapore	275,946	335,608	277,300	285,131
Nied. O. Indien.				
Diverse havens	679,247	785,821	1,104,561	1,007,050
Cochinchina en Siam.				
Saigon	19,591	—	—	—
Bangkok	3,174	—	—	18,804
Hongkong	—	34,353	—	40,002
Japan.				
Diverse Häfen	74,738	142,143	218,892	203,291
Australien.				
Port Pirie	—	—	—	14,453
Sydney	14,603	29,059	—	91,247
Adelaïde	177,920	201,070	191,749	207,658
Brisbane	39,135	157,485	84,012	54,956
Townsville	99,313	14,610	67,968	24,847
Brunswick	—	12,851	—	—
New Castle N. S. W.	—	7,381	—	13,862
Afrika.				
Lagos	—	5,040	—	—
Süd-Amerika.				
Montevideo	12,048	24,425	—	—
Maracaibo	—	645	—	—
Santos	2,987	—	1,619	—
Rosario	8,997	21,668	53,422	67,994
Buenos Ayres	172,736	203,888	250,547	263,989
Transportieren	1,718,492	2,192,500	2,468,258	2,320,774

Herkunft	1903	1904	1905	1906
Per Transport	1,718,492	2,193,500	2,468,258	**2,320,774**
Colastina	—	15,700	—	—
Ensenada	—	7,617	—	—
La Plata	—	17,619	—	—
San Lorenzo	—	—	—	**9,885**
San Nicolas	—	7,294	—	**36,373**
San Pedro	—	—	6,751	—
Andere, nicht genannte Häfen	5,766	—	—	—
West-Indien.				
Paramaribo.	—	2,328	658	—
Suriname	99,247	129,979	131,719	**134,525**
Trinidad	3,526	1,276	7,314	**21,225**
Santiago	1,674	—	—	—
Cuba	—	—	8,134	**1,379**
Manzanilla	2,738	7,581	—	—
Demerara	—	—	5,622	**9,485**
Nord-Amerika.				
Gulfport	—	5,991	6,776	**14,202**
Montreal	—	—	—	**12,091**
Portland Maine	—	—	—	**27,354**
New Orleans	7,952	—	—	—
Mobile	62,475	56,271	49,773	**64,532**
Pensacola	25,769	34,671	15,878	**12,543**
Darien	25,830	—	—	—
Savannah	8,608	—	—	—
Norfolk	—	10,563	—	—
Baltimore	79,893	35,540	18,981	**62,444**
Philadelphia	70,623	84,151	112,523	**131,413**
New York	127,913	115,818	90,764	**59,059**
Newport News	255,384	145,864	164,066	**264,667**
Ship-Island.	21,498	—	—	—
Sapelo	—	17,393	—	—
Scranton	—	16.894	—	—
Boston	17,337	6,699	—	**8,512**
Carabella	2,818	—	—	—
Port Arthur	20,710	136,534	96,524	**37,498**
Total M³. br.	2,538,662	3,049,283	3,183,741	**3,227,961**

Grosse und Amerik. Fahrt. u.s.w. — B. Nach Ländern aufgezählt.

Einklarierte Schiffe in M^3. brutto.

Herkunft	1903	1904	1905	1906
Persien	7,772	—	—	**9,198**
Britisch Indien	130,285	217,453	218,188	**68,292**
Straits	275,946	335,608	277,300	**235,131**
Nied. Ostindien	679,247	785,821	1,104,561	**1,007,050**
Cochin-China en Siam	3,174	34,353	—	**58 806**
Japan	74,738	142,143	218,892	**203,291**
Australien	330,971	422,456	343,729	**407,023**
Afrika	—	5,040	—	—
Central-Amerika	2,738	—	—	—
Nord-Amerika	724,072	666,389	555,285	**694,815**
Süd-Amerika	202,534	298,856	312,339	**378,241**
West-Indien	107,185	141,164	153,447	**166.614**
Zusammen	2,538,662	3,049,283	3,183,741	**3,227,961**

Rubrik II; Total der Einklarierungen in M^3. brutto Inhalt.

	1903	1904	1905	1906
Mittell-, Schwarzes Meer, u s.w.	617,969	532,297	424,952	**449,812**

Einklarierungen aus dem Schwarzen Meer u.s.w.

Häfen	1903	1904	1905	1906	
Batoum	55,179	22,787	53,914	—	M^3. brutto.
Galatz	33,931	7,188	15,166	**6,743**	„ „
Hermos	—	5,615	—	—	„ „
Ibraïla	26,574	—	—	**6,246**	„ „
Kustendje	—	—	—	**37,199**	„ „
Novorossisk	96,202	10,870	—	—	„ „
Odessa	42,942	8,752	9,134	**9,575**	„ „
Sulina	—	26,615	—	—	„ „
Taganrog	56,575	68,832	23,819	**6,189**	„ „
Varna	—	—	—	**1,690**	„ „
	311,403	150,659	102,033	**67,642**	M^3. brutto.

Einklarierungen aus dem Mittel. Meer und der Levante u.s.w.

Häfen	1903	1904	1905	1906	
Alexandrien	—	—	—	**12,864**	M^3. brutto.
Algier	2,541	—	—	**3,230**	„ „
Benisaff	—	8,299	—	—	„ „
Bona	—	—	6,829	**10,620**	„ „
Beyruth	—	—	—	**2,541**	„ „
Transportieren	2,541	8,299	6,829	**29,255**	M^3. brutto.

	1903	1904	1905	**1906**	
Per Transport . . .	2,541	8,299	6,829	**29,255**	M³. brutto.
Catania	—	—	8,252	—	„ „
Cephalonia.	—	—	5,834	**3,230**	„ „
Civita Vechia	—	—	254	**1,454**	„ „
Constantinopel	32,100	43,939	20,199	**21,236**	„ „
Fiume	26,380	45,735	15,806	**16,124**	„ „
Genua	14,519	9,917	10,960	**26,307**	„ „
Gravosa	14,608	14,580	3,231	—	„ „
Livorno.	—	—	—	**3,275**	„ „
Marianopel.	—	—	3,324	**10,769**	„ „
Marseille	—	—	—	**6,190**	„ „
Messina.	—	—	6,587	—	„ „
Milos	—	6,135	—	—	„ „
Napels	9,425	—	—	—	„ „
Palermo	24,715	64,601	59,142	**41,759**	„ „
Patras	—	2,549	2,617	**3,220**	„ „
Skyros	4,257	—	—	—	„ „
Smyrna	85,359	91,750	105,598	**101,323**	„ „
Sorrento	3,247	13,079	2,481	**10,849**	„ „
Syracuse	—	—	2,464	—	„ „
	217,151	300,584	253,578	**264,371**	M³. brutto.

Häfen.	1903	1904	1905	**1906**	
Alicante	2,481	—	—	—	M³. brutto.
Barcelona	9,450	5,160	2,219	**2,232**	„ „
Benicarlo	—	—	—	**3,247**	„ „
Cadix	1,852	4,993	11,263	**5,837**	„ „
Cartagena	15,243	4,999	2,219	**17,508**	„ „
Denia	—	—	2,541	—	„ „
Garrucha	—	7,457	—	—	„ „
Huelva.	17,854	20,063	11,208	**6,386**	„ „
Ivisa.	—	—	5,788	**3,324**	„ „
Malaga	23,246	8,759	11,760	**4,560**	„ „
Mazarron	2,617	—	—	—	„ „
Sevilla.	—	—	—	**1,801**	„ „
Valencia	36,278	53,011	51,643	**76,308**	„ „
	109,021	104,442	98,641	**121,203**	M³. brutto.

Die Einklarierungen aus dem schwarzen Meer waren ziemlich niedriger, in erster Linie durch das Ausbleiben von Einklarierungen aus Batoum und Abnahme derjenigen von Taganrog, wogegen zum Teil die Einklarierungen von Kustendje aufwägen, welche im vorigen Jahre kamen. Im

Gegensatz zu dem vorigen Jahr wurde im Jahr 1906 mehr americanisches und weniger russisches Petroleum hier eingeführt; die dadurch in den Einklarierungen des schwarzen Meers entstandene Abnahme wird durch die Zunahme derer in der americanischen Fahrt reichlich compensiert und übertroffen.

Die Einklarierungen des mittelländischen Meeres blieben nahezu gleich, die von Spanien übertrafen diejenigen der letzten Jahre, aber auch hier wiederholen wir die Bemerkung, die wir schon mehrfach gemacht haben, dass die Dampfer oft von einem Hafen im mittelländischen Meer oder Spanien einklariert werden, während in verschiedenen Häfen Ladung eingenommen worden ist.

Rubrik III; Total der Einklarierungen in M³. brutto Inhalt.

1903	1904	1905	**1906**
2,265,206	2,337,212	2,604.146	**2,853,114**

Einklarierungen aus Grossbritannien und Irland.

Häfen.	1903	1904	1905	**1906**	
Amble	6,840	20,498	26,647	**17,738**	M³. brutto.
Avonmouth	1,080	2,840	—	—	„ „
Barry	—	2,548	—	—	„ „
Belfast	—	—	—	**10.247**	„ „
Blyth	11,046	10,339	26,260	**38,917**	„ „
Bristol	180,298	195,418	199,965	**186,044**	„ „
Bo'ness	1,852	—	6,764	—	„ „
Burnt Island	—	—	—	**8,248**	„ „
Burryport	1,906	9,707	10,547	**11,381**	„ „
Cardiff	—	13,457	14,445	**2,548**	„ „
Dunston	—	—	—	**2,515**	„ „
Dysart	—	—	19,857	**3,558**	„ „
East Hartlepool	1,435	—	1,792	—	„ „
Falmouth	326	—	—	**474**	„ „
Fleetwood	—	20,300	—	**26,997**	„ „
Fowey	61,144	83,263	99,576	**84,175**	„ „
Glasgow	—	—	2,627	—	„ „
Goole	204,063	228,647	248,788	**221,019**	„ „
Grangemouth	144,537	163,634	167,477	**171,469**	„ „
Greenwich	—	—	22,688	—	„ „
Grimsby	2,927	—	—	—	„ „
Horswich	—	199	—	—	„ „
Transportieren	617,454	750,850	847,433	**785,330**	M³. brutto.

Häfen.	1903	1904	1905	1906	
Per transport	617,454	750,850	847,433	**785,330**	M³. brutto.
Hull	256,855	238,684	280,955	**464,459**	„ „
Kirkcaldy	—	—	—	**2,372**	„ „
Ipswich	260	—	—	—	„ „
Leith	167,682	175,439	174,608	**203,922**	„ „
Liverpool	190,735	208,209	187,670	**215,572**	„ „
London	756,997	628,427	557,532	**583,487**	„ „
Manchester	—	—	—	**4,707**	„ „
Methil	2,097	—	76,410	**38,210**	„ „
Middlesbro	2,200	—	4,242	**6,821**	„ „
Newcastle	110,237	135,182	228,165	**253,423**	„ „
Newport	5,230	1,496	—	**6,171**	„ „
Plymouth	2,423	—	—	—	„ „
Portsmouth	—	—	771	—	„ „
Portland	—	3,669	—	—	„ „
Port Talbot	4,204	2,840	—	—	„ „
Sandwich	—	—	939	—	„ „
Seaham	15,492	14,621	17,804	**19,734**	„ „
Shields	—	—	1,186	—	„ „
Southampton	3,367	6,734	3,367	—	„ „
St. Davids	—	2,025	1,786	**17,199**	„ „
Sunderland	3,332	2,853	7,589	**12,199**	„ „
Swansea	2,548	15,861	14,337	**19,811**	„ „
Warkworth	33,495	52,389	83,300	**91,494**	„ „
West Hartlepool	3,353	4,767	7,329	**81,923**	„ „
	2,177,961	2,244,046	2,495,423	**2,754,334**	M³. brutto.

Einklarierungen aus Frankreich.

Häfen.	1903	1904	1905	1906	
Bordeaux	43,564	47,940	50,411	**45,888**	M³. brutto.
Dünkirchen	6,777	5,299	—	**2,502**	„ „
Gravelines	—	1,970	—	**2,744**	„ „
Havre	642	—	1,763	—	„ „
Ile Grande	—	—	424	—	„ „
Rouaan	1,793	—	3,748	—	„ „
	52,776	55,209	56,346	**51,134**	M³. brutto.

Einklarierungen aus Nordspanien und Portugal.

Häfen	1903	1904	1905	1906	
Albufeira	3,324	—	—	**2,541**	M³. brutto.
Barreira	—	—	3,232	—	„ „
Bilbao	—	5,230	—	**5,440**	„ „
Lissabon	—	2,541	18,274	**14,834**	„ „
St. Ubes	7,477	—	—	**2,507**	„ „
	10,801	7,771	21,506	**25,322**	M³. brutto.

Die Einklarierungen aus den englischen und schottischen Häfen weisen eine ansehnliche Zunahme auf, welche der Hauptsache nach wohl dem lebhaften Steinkohlentransport, der ansehnlich zugenommen hat, zu danken ist. Aber auch von Fleetwood, Leith, Liverpool und London waren die Einklarierungen mehr oder weniger ansehnlich höher, wenn auch die Ziffern dieser letztgenannten Häfen noch nicht auf ihre frühere Höhe zurückgekehrt sind. Bristol, Cardiff, Dysart, Fowey, Goole, Methil geben niedrigere Ziffern.

Die Einklarierungen von Frankreich geben etwas niedrigere Ziffern, hauptsächlich infolge einiger Abnahme von Bordeaux und von Rouen, von welch' letzterem Hafen in diesem Jahre keine Einklarierungen vorkamen, ebenso wenig als von Havre; dagegen werden dieses Mal in dieser Tabelle Dünkirchen und Gravelines vermeldet, von wo in 1905 keine Einklarierungen vorkamen.

Rubrik IV; Total der Einklarierungen in M^3. brutto.

	1903	1904	1905	**1906**
Schweden und Norwegen .	300,926	483,490	380,827	**353,092**

Einklarierungen aus Schweden und Norwegen.

Häfen	1903	1904	1905	**1906**	
Altappen	—	—	4,061	—	M^3. brutto.
Ankarswik	—	—	2,847	—	„ „
Arendal	—	—	1,544	**1,628**	„ „
Arensburg.	—	1,902	—	—	„ „
Brevik	1,947	—	—	**1,125**	„ „
Burgsvik	—	—	—	**324**	„ „
Carlscrona	—	7,367	2,355	**7,161**	„ „
Carlsham	—	—	—	**10,708**	„ „
Christiania	52,947	81,042	93,924	**71,285**	„ „
Drammen	8,445	8,745	—	**5,392**	„ „
Droback	309	1,123	3,300	**1,666**	„ „
Drontheim	3,796	9,749	9,295	**30,259**	„ „
Fineidet	3,591	4,406	9,026	**10,870**	„ „
Fredrikstadt	15,524	4,645	504	**5,178**	„ „
Gefle	2,108	4,704	25,430	**7,958**	„ „
Gothenburg	1,948	5,925	3,636	**8,185**	„ „
Grimstad	4,629	—	—	**1,442**	„ „
Halmstad	—	—	—	**3,703**	„ „
Transportieren . . .	95,244	129,608	155,922	**166,884**	M^3. brutto.

Häfen.	1903	1904	1905	**1906**	
Per Transport . . .	95,244	129,608	155,922	**166,884**	M³. brutto.
Haparanda.	—	—	10,154	**2,669**	„ „
Helsingborg	—	—	3,417	—	„ „
Hernösand	26,301	47,083	64,757	**29,702**	„ „
Holmsund.	4,216	—	—	—	„ „
Holmerstrand. . . .	10,063	7,237	—	—	„ „
Hudiksvall.	3,832	—	—	**2,673**	„ „
Husum.	—	5,060	4,099	—	„ „
Kalmar.	—	—	—	**404**	„ „
Kramfors	3,053	4,539	12,410	**9,979**	„ „
Lulea	—	103,233	4,160	**8,445**	„ „
Moss	—	—	—	**2,197**	„ „
Namsos	2,350	—	—	—	„ „
Narvik	27 934	48,613	—	—	„ „
Neder-Calix	9,006	—	3,214	**10,980**	„ „
Nordmaling	4,751	—	3,214	**2,108**	„ „
Norrköping	6,273	331	3,890	—	„ „
Ornskjoldsvick . . .	6,441	8,261	17,815	**13,752**	„ „
Porsgrund	2,010	—	—	—	„ „
Sarpsborg	622	694	—	—	„ „
Skelleftea	6,902	10,011	4,090	—	„ „
Skien	15,057	7,531	3,894	**14,869**	„ „
Skutskar	5,136	4,436	—	**4,548**	„ „
Söderhamn	—	—	—	**9,257**	„ „
Solvesburg	—	—	—	**613**	„ „
Stockholm	22,472	52,745	36,609	**18,711**	„ „
Sundsvall	33,155	53,549	32,614	**41,954**	„ „
Sulitjelma.	4,406	—	—	—	„ „
Torefors	—	3,717	—	—	„ „
Tonsberg	309	—	—	—	„ „
Umea	11,375	459	20,568	**18,347**	„ „
Vixnaes	—	2,400	—	—	„ „
	300,908	489,507	380,827	**353,092**	M³. brutto.

Der weniger lebhafte Holzhandel hatte natürlich auf die Einklarierungen in dieser Rubrik grossen Einfluss; von den meisten wichtigen Holzhäfen, ausser Sundsvall, zeigen die Ziffern eine ansehnliche Abnahme. Auch Stockholm lässt eine ansehnliche Abnahme sehen, während dagegen die Einklarierungen von Drontheim wesentlich höhere Ziffern erreicht haben.

Rubrik V; Total der Einklarierungen in M³. brutto Inhalt.

	1903	1904	1905	**1906**
Ostsee u. weises Meer Finischer Golf, u.s.w.	781,501	733,753	687,442	**671,746**

Einklarierungen aus den Finischen und Bothnischen Golfhäfen.

Häfen	1903	1904	1905	**1906**	
Abo	3,154	—	9,294	**9,270**	M³. brutto.
Borga	8,945	4,738	4,018	—	„ „
Brahestadt	—	—	2,366	—	„ „
Christinestad	—	—	2,507	—	„ „
Fredrikshamn . . .	5,992	—	—	**2,366**	„ „
Gamla Karleby . . .	—	7,880	—	—	„ „
Hango	—	—	6,943	—	„ „
Haukipudas	—	—	—	**5,479**	„ „
Helsingfors	6,147	6,275	7,241	**3,920**	„ „
Himango	—	2,567	—	—	„ „
Jacobstadt	8,511	—	4,521	**9,833**	„ „
Kasco	—	—	—	**2,171**	„ „
Kemi	4,267	15,243	15,611	**5,479**	„ „
Kötka	27,543	6,087	9,632	**14,349**	„ „
Lapvik	—	4,956	—	**15,991**	„ „
Lovisa	—	2,145	—	—	„ „
Räfsö	9,011	12,886	7,120	**5,030**	„ „
Raumö	6,326	9,620	3,154	**3,777**	„ „
Tornea.	4,436	3,154	5,030	—	„ „
Trangsund	9,467	7,712	3,439	—	„ „
Uleaborg	6,159	5,072	22,699	**16,092**	„ „
Wasa	—	—	—	**7,874**	„ „
Wyborg	—	5,972	8,179	**5,166**	„ „
Yxpilla.	—	3,912	7,199	**827**	„ „
	99,958	98,219	118,953	**107,124**	M³. brutto.

Einklarierungen aus den Russischen und Deutschen Ostseehäfen und Dänemark.

Häfen	1903	1904	1905	**1906**	
Aalborg	2,545	—	1,673	—	M³. brutto.
Aarhuus	—	1,814	—	—	„ „
Dantzig	89,947	53,666	71,448	**59,871**	„ „
Flensburg	—	—	—	**957**	„ „
Hadersleben.	—	—	—	**236**	„ „
Kjerteminde	—	—	412	—	„ „
Königsberg	44,622	44,899	37,375	**48,339**	„ „
Kopenhagen	—	—	990	—	„ „
Transportieren	137,114	100,379	111,898	**108,903**	M³. brutto.

Häfen	1903	1904	1905	**1906**	
Per Transport	137,114	100,379	111,898	**108,903**	M³. brutto.
Kronstadt	27,622	35,027	7,268	**26,476**	" "
Libau.	—	4,181	—	**6,451**	" "
Memel	77	692	—	—	" "
Narva.	7,093	—	10,705	**3,924**	" "
Neufahrwasser	10,953	2,144	6,453	—	" "
Nyköbing.	—	—	209	—	" "
Pillau.	1,698	6,485	5,402	**5,402**	" "
Reval.	—	8,772	—	—	" "
Riga	209,956	210,083	145,976	**165,776**	" "
Rostock	2,227	—	—	—	" "
Sonderburg	—	—	—	**214**	" "
Stettin	76,927	98,498	88,540	**98,014**	" "
St. Petersburg	47,071	55,663	48,761	**30,343**	" "
Windau	21,588	4,195	7,351	**18,207**	" "
Wismar	6,520	—	—	**2,152**	" "
	548,846	526,119	432,563	**465,862**	M³. brutto.

Einklarierungen aus dem weissen Meer.

Häfen	1903	1904	1905	**1906**	
Archangel.	117,301	81,310	140,511	**91,816**	M³. brutto.
Kola	—	—	11,532	—	" "
Kovda	4,181	—	—	—	" "
Onega	7,475	—	—	—	" "
Mesame	—	3,954	—	—	" "
Nicolaïstad	—	3,154	—	**5,793**	" "
Solombal	3,740	14,980	—	**6,553**	" "
	132,697	103,398	152,043	**104,162**	M³. brutto.

Dieselbe Ursache, wie bei der Rubrik Schweden und Norwegen, brachte auch bei den finischen und bothnischen Häfen und beim weissen Meer die Zahl der Einklarierungen zum Sinken.

Von Ostseehäfen ging Danzig sehr ansehnlich rückwärts, während dagegen die Einklarierungen von Königsberg, Riga, Stettin und Windau ansehnlich höhere Ziffern aufwiesen. Kronstadt und Petersburg zusammengenommen weisen nahezu dieselben Ziffern auf, wie im vorigen Jahr.

Von Archangel sank die Ziffer sehr ansehnlich, aber doch ging nicht der ganze Fortschritt von 1905 verloren.

Rubrik VI; Total der Einklarierungen in M^3. brutto Inhalt.

	1903	1904	1905	**1906**
Kleine Fahrt . .	475,629	349,185	448,961	**640,654**

In dieser Rubrik wird die sehr ansehnliche Zunahme hauptsächlich durch die bedeutend höhere Ziffer der Inhaltsgrösse der von Hamburg einklarierten Schiffe verursacht; wiewohl nur 5 Schiffe mehr von Hamburg einklariert wurden, betrug die Zunahme der einklarierten Inhaltsgrösse nicht weniger als reichlich 157,000 M^3. Dies wurde dadurch herbeigeführt, dass verschiedene Frachtdampfer von der Dampfschiffahrtgesellschaft „Nederland" in Hamburg für Niederländisch Indien ladeten und löschten und dann hieher zurückkamen, um Nebenladung einzunehmen.

Von Bremerhaven wurden 3 grosse Dampfer einklariert, welche ebenfalls für Beiladung für Niederl. Indien hieherkamen.

Um eine Uebersicht über die Anzahl und die Art der einklarierten Ladungen zu erhalten, diene folgende Tabelle:

Anzahl und Art der in Amsterdam einklarierten Ladungen:

Aus Grossbritannien.

	1903	1904	1905	**1906**
Stückgüter (general cargo)	244	231	234	**236**
„ u. Steinkohlen oder Cokes	323	318	298	**411**
„ und Salz	29	20	21	**8**
„ und Pech	1	—	—	—
„ und Gusseisen	28	37	21	**15**
„ und Palmöl	24	38	32	**30**
„ und Blechabfall	21	27	28	**10**
„ Porcellanerde	—	—	27	**14**
„ und Amoniak	—	—	10	—
„ und Strontiaanerz	—	—	6	**6**
Petroleum	—	—	1	—
Salz	—	—	2	**11**
Salzsäure	—	—	1	—
Cokes	—	—	3	**7**
Porzellanerde	—	—	8	**12**
Transportieren	670	671	692	**760**

	1903	1904	1905	1906
Per Transport	670	671	692	760
Creosot	—	—	1	—
Steinkohlen	53	87	206	242
Gusseisen	1	—	1	1
Eiserne Röhren	2	—	7	11
Maschinerieen	—	1	—	—
Petroleum Residu	—	—	—	1
Melasse	—	—	—	1
Pech	25	10	—	—
Diversen	41	69	—	—*)
In Ballast	10	8	10	8
	802	846	917	1024

Aus Belgien.

	1903	1904	1905	1906
Stückgüter	3	3	6	3
Stückgüter restant Ladung	—	—	5	—
In Ballast	14	9	2	8
	17	12	13	11

Aus Deutschland.

	1903	1904	1905	1906
Stückgüter	19	14	30	106
" und Mehl	71	71	89	75
" und Getreide	33	47	31	27
" und Zucker	48	40	32	3
" und Zucker und Getreide	1	—	1	2
" und Holz	30	12	11	10
" und Tabak	18	30	36	29
" und Malz und Bier	9	3	13	14
" und Cacao	—	—	7	—
" und Getreide und Mehl	—	—	1	7
" und Oel	—	—	1	1
Steine	—	—	1	—
Getreide	—	—	1	4
Schwefelsäure	—	—	1	—
Tabak	—	—	1	—
Zucker	—	—	1	1
Rohzucker	19	2	18	—
Holz	2	1	5	9
Diverse	26	36	—	—*)
In Ballast	1	5	8	6
	277	261	287	294

*) Durch mehr spezifizierte Aufnahme in diese Tabelle fällt in diesem Jahr diese Rubrik weg.

Aus Norwegen.

	1903	1904	1905	1906
Stückgüter und Holz	50	51	45	48
Holz	19	33	11	16
Holz und Eisen	1	—	—	—
Schwefelerz	1	1	1	3
Stückgüter	—	—	10	7
Kupfererz	—	—	1	1
Diversen	5	8	—	—*)
Eis	—	—	—	1
In Ballast	1	1	1	2
	77	94	69	78

Aus Schweden.

	1903	1904	1905	1906
Holz	31	45	61	41
Holz und Eisen	12	11	7	6
Stückgüter und Holz	10	6	7	7
„ en Eisen	—	—	2	2
„	—	—	1	—
Schwefelerz	—	—	1	—
Calcium carbid	—	—	1	—
Graniterz	—	—	1	—
Granitstein	—	—	—	17
Eisenerz	5	17	—	1
Teer	3	2	4	3
Diverse	1	2	—	—*)
	62	83	85	77

Aus Dänemark.

	1903	1904	1905	1906
Getreide	—	—	2	—
Holz	—	1	—	—
In Ballast	—	—	1	—
	—	1	3	—

Aus Russland, Schwarzes Meer.

	1903	1904	1905	1906
Getreide	13	10	5	4
Petroleum	17	3	4	2
Holz	—	—	1	—
„ und Getreide	—	—	1	—
Diverse	1	8	—	—*)
In Ballast	—	—	—	1
	31	21	11	7

*) Durch mehr spezifizierte Aufnahme in diese Tabelle fällt in diesem Jahre diese Rubrik weg.

Aus **Russland, Ostsee.**

	1903	1904	1905	1906
Stückgüter und Getreide	—	10	—	—
Holz	87	92	60	76
„ und Oel	1	—	—	1
„ und Getreide	4	1	—	2
Teer	1	—	—	—
Getreide	—	—	12	2
Diverse	13	9	—	— *)
	106	112	72	81

Aus **Russland, weisses Meer.**

	1903	1904	1905	1906
Holz	—	6	27	18

Aus **Oesterreich** und den **Donaufürstentümern.**

	1903	1904	1905	1906
Stückgüter und Holz	—	—	—	2
Getreide	—	—	—	—
Getreide und Holz	—	—	—	2
Schweres Holz	5	7	2	—
Calcium carbid	—	—	1	—
Diverse	7	2	—	— *)
	12	9	3	4

Aus **Italien** und dem **Mittell. Meer**, via **Portugal** und **Spanien.**

	1903	1904	1905	1906
Stückgüter, Wein, Salz, Asphalt, Marmor, Schwefel und Früchte	23	43	33	24
Stückgüter, Eisen-, Schwefel- u. Bleierz	—	—	6	—
Calcium Carbid	—	—	1	1
	23	43	40	25

Aus **Frankreich.**

	1903	1904	1905	1906
Stückgüter, Wein, Cognac, getrocknete Früchte, Harz, u.s.w.	25	27	26	26
Stückgüter	—	—	—	1
Granit	—	—	2	—
Diverse	1	—	—	— *)
In Ballast	2	2	3	3
	28	29	31	30

*) Durch mehr spezifizierte Aufnahme in diese Tabelle, fällt in diesem Jahre diese Rubrik weg.

Aus Spanien und Portugal.

	1903	1904	1905	1906
Stückgüter	—	—	6	--
Eisenerz	5	1	—	2
Kupfererz	3	5	2	2
Schwefelerz	2	—	2	—
Stückgüter, Wein und Früchte	31	13	26	20
„ Wein und Blei	—	—	—	16
„ Rosinen, Salz	—	—	—	13
„ und Salz	—	—	2	—
Diverse	—	1	—	—*)
	41	20	38	53

Aus Griechenland, Türkei und Egypten.

	1903	1904	1905	1906
Stückgüter, Salz, Tabak, Wein, Korinthen, Rosinen, Amarillstein, u.s.w.	21	30	28	38
Eisenerz, Magnesiaerz und andere Sorten Erz	7	1	5	—
	28	31	33	38

Aus Africa.

	1903	1904	1905	1906
Stückgüter	1	—	—	—
Eisenerz	—	3	—	—
In Ballast	1	—	—	–
	2	3	—	—

Aus Asien — Ostindien †).

	1903	1904	1905	1906
Stückgüter	—	—	34	—
„ und Tabak	53	57	53	26
„ u. Copra, Kaffee, Thee, u.s.w.	—	—	18	16
„ und Bleierz	—	—	2	—
Getreide	—	—	5	—
Holz	—	1	—	—
Reis	7	21	4	5
Leinsaat	6	9	9	8
Diverse	32	22	6	59
	98	110	131	109

*) Durch mehr spezifizierte Aufnahme in diese Tabelle fällt in diesem Jahr diese Rubrik weg.

†) Diese Angabe umfasst Brit. Indien, Niederl. Indien, und Hinterindien.

Aus China.

	1903	1904	1905	1906
Stückgüter, Reis und Seide	—	1	1	2

Aus Japan.

	1903	1904	1905	1906
Stückgüter, Thee, Reis, Copra, Tabak u.s.w.	5	9	11	10

Aus Australien via Java.

	1903	1904	1905	1906
Stückgüter, Blei-, Zink- und Kupfererz, Häute, Tabak, u.s.w.	27	30	25	31

Aus Algier.

	1903	1904	1905	1906
Eisenerz	—	—	—	1

Aus Persien.

	1903	1904	1905	1906
Reis	1	—	—	1

Aus Süd-Amerika.

	1903	1904	1905	1906
Asphalt	—	—	1	—
Stückgüter und Getreide	—	—	30	12
Stückgüter, Getreide und Mehl	—	—	—	8
Leinsaat	4	8	2	7
Kaffee	—	—	2	—
Getreide	—	—	—	9
Holz	—	—	—	1
Diverse	18	23	—	—*)
	22	31	35	37

Aus Panama.

	1903	1904	1905	1906
Cederholz	2	5	—	—

Aus West-Indien und Suriname.

	1903	1904	1905	1906
Stückgüter, Kaffee, Cacao, Palmholz, u.s.w.	22	27	27	27
Holz	2	3	3	1
Stückgüter und Holz	1	—	—	—
Asphalt en Melasse	3	1	—	4
	28	31	30	32

*) Durch mehr spezifizierte aufnahme in diese Tabelle fällt in diesem Jahr diese Rubrik weg.

Aus Nord-America.

	1903	1904	1905	**1906**
Stückgüter, Getreide und Mehl . . .	19	9	9	**13**
„ und Leinsaat.	—	—	—	**4**
Getreide.	—	2	—	**9**
Petroleum	24	27	26	**23**
Holz	15	16	—	**12**
Baumwolle	—	—	9	—
Getreide und Mehl.	—	1	—	—
Diverse	6	—	—	— *)
	64	55	44	**61**

Nordsee.

	1903	1904	1905	**1906**
Fisch (Häring).	21	44	24	**16**
Zum Reparieren.	17	—	—	**1**
In Ballast.	—	6	17	**4**
	38	50	41	**21**

Niederländische Häfen.

	1903	1904	1905	**1906**
Neu gebaut	8	7	2	**4**
Für Nebenladung	—	—	—	**8**
Tabak	—	—	—	**1**
Salz.	—	—	—	**1**
Diverse.	14	38	34	**4**
In Ballast.	164	181	249	**310**
	186	226	285	**328**

Wenn wir die bedeutendsten Einfuhr-Artikel zusammenfassen, erhalten wie folgendes Resultat.

Einklarierte Ladungen, geteilt nach der Sorte.

	1903	1904	1905	**1906**
Stückgüter und gemischte Ladung	1,382	1,437	1,401	**1,523**
Getreide, Reis und Leinsaat . .	55	60	53	**44**
Holz.	162	205	179	**176**
Petroleum	42	31	32	**26**
Erz	14	33	17	**10**
Steinkohlen und Cokes	53	90	210	**249**
Pech	25	10	—	—
Zucker	19	2	19	**1**
Ballast	222	255	322	**344**
	1,977	2,123	2,233	**2,378**

*) Durch mehr spezifizierte Aufnahme in diese Tabelle, fällt in diesem Jahr diese Rubrik weg.

woraus hervorgeht, dass von den Ladungen Stückgüter, gemischter Ladung und Steinkohlen, letztere ansehnlich zugenommen haben, dass aber weniger ganze Ladungen Getreide, Reis und Leinsaat, Holz, Petroleum, Erz und Zucker einklariert sind. Von letztgenanntem Artikel wurde nur *eine* Ladung einklariert. Die Anzahl der in Ballast angekommenen Schiffe war wieder grösser.

Sorte der einklarierten Ladungen geteilt nach den Monaten des Jahrs 1906.

Sorte der Ladung.	Jan.	Febr.	Mrz.	Apr.	Mai.	Juni.	Juli.	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Total.
Getreide, Reis und Leinsaat	4	2	10	2	2	5	6	2	4	6	—	1	44
Holz	2	6	5	2	17	23	32	24	15	19	17	14	176
Petroleum. . .	4	1	1	3	1	3	2	1	2	4	1	3	26
Erz.	1	1	—	1	—	1	—	1	3	2	—	—	10
Steink. u. Cokes	19	20	17	14	16	8	21	19	30	27	28	30	249
Stückgüter . .	31	26	37	40	37	37	36	32	30	36	30	27	399
Uebrige und gemischte. . .	85	87	91	93	101	92	96	96	86	104	97	97	1125
Ballast	15	12	23	27	50	45	23	25	34	27	28	35	344
Total . . .	161	155	184	182	224	214	217	200	204	225	201	207	2373

Wenn die *Anzahl* Holzladungen nur 10 weniger betrug, als im vorigen Jahr, während der *Inhalt* der mit Holz einklarierten Schiffe bedeutend kleiner war, so geht daraus hervor, dass durcheinander genommen, im Gegensatz zu 1905, in dieser Fahrt kleinere Schiffe hier angekommen sind.

Noch sei hier bemerkt, dass obige Tabelle, welche der offiziellen Statistik der einklarierten Ladungen entlehnt ist, nur diejenigen Ladungen besonders nennt, welche aus *einem* Artikel bestanden, während, sobald mehr als ein Artikel geladen ist, dies unter „gemischter Ladung" begriffen wird. So sind z. B. eine ansehnlich grössere Anzahl Ladungen Getreide, Leinsaat und Tabak in unserem Hafen angekommen, aber weil irgend ein anderer Artikel oder Stückgüter dazu geladen waren, sind diese oft unter Stückgütern oder gemischter Ladung eingestellt.

Holzladungen in Amsterdam einklariert.

Länder der Herkunft.	Ganz mit Holz beladen.						Teilweise mit Holz beladen.					
	1901	1902	1903	1904	1905	**1906**	1901	1902	1903	1904	1905	**1906**
Russland, Ostsee . . .	66	80	87	92	60	**76**	2	4	5	1	—	**2**
Russland, schwarz. Meer	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	1	—
Russland, weisses Meer	—	—	—	6	27	**18**	—	—	1	2	—	—
Norwegen.	20	36	19	33	11	**16**	46	53	53	51	45	**48**
Schweden.	42	60	31	45	61	**43**	16	17	19	17	14	**13**
N. und S. America . .	9	12	16	16	9	**13**	—	—	—	—	—	—
Deutschland.	1	1	2	1	5	**9**	36	23	32	13	11	**10**
Ost-Indien.	1	1	—	1	—	—	1	1	—	1	—	—
West-Indien.	1	1	2	3	—	**1**	2	24	1	27	—	**27**
England	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterreich	1	1	—	—	2	—	3	1	—	—	—	**4**
Donau Fürstentümer. .	2	2	5	7	—	—	8	1	7	2	—	—
Andere, nicht genannte Länder	1	2	—	1	3	—	—	—	2	—	26	—
Total . . .	144	197	162	205	179	**176**	114	124	120	116	97	**104**

Die Anzahl der unter niederländischer Flagge hieher gekommenen Schiffe nahm wieder zu; das Verhältnis gegenüber den andern Nationalitäten blieb jedoch dasselbe:

Anteil der niederländischen Flagge an den Einklarierungen in Amsterdam.

1902.	1903.	1904.	1905.	**1906.**
50 pCt.	55 pCt	55 pCt.	54 pCt.	**54** pCt.

Angekommene Schiffe in Amsterdam,
nach der Sorte und Nationalität.

F L A G G E	Dampfer.	Segelsch.	Total 1904	Dampfer.	Segelsch.	Total 1905	Dampfer.	Segelsch.	**Total 1906**
Niederländsche. . .	1075	95	1170	1115	95	1210	**1167**	**123**	**1290**
Britische.	462	2	468	545	3	548	**591**	**1**	**592**
Deutsche.	206	6	208	200	2	202	**216**	**6**	**222**
Norwegsche	126	20	146	125	14	139	**88**	**11**	**99**
Schwedische. . . .	73	1	74	77	5	82	**120**	**1**	**121**
Dänische	13	5	18	16	9	25	**21**	**6**	**27**
Russische	2	3	5	4	1	5	**1**	**1**	**2**
Spanische	8	1	9	4	—	4	**3**	—	**3**
Italienische.	1	1	2	—	1	1	**2**	—	**2**
Französische. . . .	—	—	—	—	2	2	**2**	—	**2**
Oesterreichische . .	8	—	8	1	—	1	**2**	—	**2**
Belgische	8	—	8	12	—	12	**10**	—	**10**
Griechische	7	—	7	2	—	2	**1**	—	**1**
Total	1989 +	134	2123	2101 +	132	2233	**2224** +	**149**	**2373**

Aus obiger Tabelle geht ferner hervor, dass die Einklarierungen unter britischer, deutscher, schwedischer und dänischer Flagge hinsichtlich der Anzahl zunahmen, dagegen die unter norwegischer Flagge ansehnlich abnahmen; abgesehen von der letztgenannten Ausnahme blieb das Verhältnis aber nahezu dasselbe.

Die Unterschiede bestehen hauptsächlich in den Einklarierungen von Dampfern.

Auch darin nahm die Anzahl Dampfer unter *niederländischer* Flagge nicht unbedeutend zu, aber im Verhältnis zu den fremden Flaggen wurden die Ziffer kleiner.

Anteil der Niederländischen Flagge an den Einklarierungen von Dampfschiffen in Amsterdam.

1902.	1903.	1904.	1905.	**1906.**
50 pCt.	54 pCt.	54 pCt.	54 pCt.	**52** pCt.

Der Anteil der verschiedenen Flaggen betrug in diesem Jahr:

für die Niederländische	Flagge	± **54**	pCt.	gegen	54	pCt.	in	1905
„ „ Britische	„	± **25**	„	„	25	„	„	1905
„ „ Deutsche	„	± **9**	„	„	9	„	„	1905
„ „ Norwegische	„	± **4**	„	„	6	„	„	1905
„ „ Schwedische	„	± **5**	„	„	4	„	„	1905
„ „ übrigen Flaggen		± **8**	„	„	6	„	„	1905

Die Anzahl *ausklarierter* Schiffe nahm natürlich in demselben Verhältnis wie die der einklarierten Schiffe zu.

Es wurden ausklariert **2370** Schiffe gegen 2219 in 1905 Davon waren in Ballast **818** oder **34** pCt. gegen 735 oder 33 pCt. in 1905.

Ausklariert wurden nach der Anzahl Schiffe:

BESTIMMUNG.	In 1904		In 1905		In 1906	
	Total	In Ballast	Total	In Ballast	Total	In Ballast
Gross Britannien	1087	331	1149	365	1234	421
Deutschland	319	5	323	11	328	13
Dänemark	3	—	8	2	11	1
Norwegen	77	10	64	1	62	3
Schweden	31	9	25	6	26	2
Russland	31	5	41	19	32	11
Belgien	30	14	20	7	16	9
Frankreich	27	—	27	1	27	—
Spanien und Portugal	29	2	45	2	35	1
Italien	12	—	15	—	37	1
Mittell. Meer. Griechenland, Türkei, Levante und Donau	65	1	54	1	82	—
Afrika	6	1	4	3	15	—
Ost-Indien	64	—	66	—	73	—
West-Indien und Suriname	32	—	30	—	30	1
Britisch-Indien	—	—	—	—	2	—
Australien	1	—	2	—	8	—
Nord-Amerika und Canada	13	13	19	17	16	16
Süd-Amerika	27	7	24	2	23	—
Nordsee (zur Fischerei)	34	34	34	34	—	—
Niederl. Häfen	207	170	299	263	363	339
China	1	—	—	—	—	—
Madeira	—	—	1	—	—	—
Haïti	—	—	1	1	—	—
Total Anzahl Schiffe	2096	602	2251	735	2370	818
Vom Total in Ballast	—	29 pCt.	—	33 pCt.	—	34 pCt.

Aus obiger Tabelle bemerkt man, dass die Ausklarierungen *beladener* Schiffe nach Grossbritannien, Dänemark, Afrika, Ostindien und Australien mehr oder weniger ansehnlich zugenommen haben.

Die Ausklarierungen nach Spanien und Portugal, Italien, dem Mittelländischen Meer, der Levante u.s.w., zusammen genommen, ergeben, da die nach den erstgenannten Ländern ausklarierten Schiffe in der Regel auch weiter nach Italien, dem Mittelländischen Meer nnd ferneren Häfen bestimmt sind, dass in dieser Richtung die Ausklarierungen einigermassen abgenommen haben.

Ausklarierungen nach der Sorte der Ladung während 1906.

Ausklariert:	*Sorte der Ladung:*
nach Gross-Brittannien	Stückgüter 478, Heu und Torfstreu 284, Restant Ladung Stückgüter 11, Restant Ladung Holz 13, Restant Ladung Getreide 4, Restant Ladung Reis 1, Cokes 3, Petroleum 1, Petroleum-residu 4, Oel 12, Ballast 421.
nach Deutschland	Stückgüter 284, Restant Ladung Stückgüter und Tabak 17, Restant Ladung Petroleum 3, Tabak 1, Ballast 13.
„ Russland (weisses Meer)	Ballast 1.
„ Russland (Ostsee)	Stückgüter 14, Cokes 7, Ballast 9.
„ Russland (Schwarzes Meer)	Ballast 1.
„ Norwegen	Stückgüter 50, Cokes 9, Ballast 3.
„ Schweden	Stückgüter 21, Cokes 3, Ballast 2.
„ Dänemark	Stückgüter 10, Ballast 1.
„ Frankreich	Stückgüter und Käse 26, Restant Ladung Stückgüter 1.
„ Portugal und Spanien	Stückgüter 31, Tabak 1, Cokes 2, Ballast 1.
„ Italien	Stückgüter und Kartoffelmehl 33, Steinkohlen 3, Ballast 1.
„ Griechenland und Türkei	Stückgüter 31, Cokes 1.
„ Afrika (Egypten)	Stückgüter u. Eisenbahnmaterial 15.
„ Süd-Amerika	Stükgüter, Maschinerieen und Eisenbahnmaterial 23.
„ Niederländisch-Indien	Stückgüter, Maschinerieen 73.
„ Britisch-Indien	Stückgüter 2.
„ West-Indien und Suriname	Stückgüter 29, Ballast 1.
„ Nord-Amerika	Ballast 16.
„ Australien	Stückgüter 8.
„ Niederländische Hafen	Stückgüter 1, Restant Ladung Stückgüter, Getreide und Mehl 14, Restant Ladung Steinkohlen 2, Petroleum 1, Holz 1, Getreide 4, Salz 1, Steinkohlen 1, Ballast 339.
„ Belgien	Restant Ladung Stückgüter 5, Ballast 9.

Von den ausklarierten Schiffen führten 1290 die niederländische Flagge, was reichlich 54 pCt. vom Ganzen ausmacht, also dasselbe Verhältnis, wie bei den einklarierten Schiffen.

Abgegangene Schiffe von Amsterdam in 1906,

nach der Sorte und Nationalität.

FLAGGE.	Dampfschiffe. Anzahl.	Segelschiffe. Anzahl.	Total 1906.
Niederländische	1168	122	1290
Britische	589	1	590
Deutsche	215	6	221
Norwegische	86	11	97
Schwedische	120	1	121
Dänische	21	8	29
Belgische	9	—	9
Spanische	3	—	3
Russische	1	1	2
Oestereichische	2	—	2
Griechische	2	—	2
Französische	2	—	2
Italienische	2	—	2
Total	2220	150	2370

In derselben Reihenfolge, wie wir sie in diesem Kapitel beobachtet haben, gehen wir jetzt zur Betrachtung der *Niederländischen Kauffahrteiflotte* über, wie sich deren Zustand aus den von der Regierung veröffentlichten offiziellen Angaben ergibt.

Diese Flotte bestand am 31. Dezember 1906 aus:

	775	Schiffe,	messend	**1,218,236**	M³.
gegenüber am 31 Dec. 1905	750	„	„	1,164,065	„
also eine *Zunahme* von	25	Schiffe,	messend	54,171	M³.

Der Unterschied im Netto-Inhalt durch zweites Messen war im Jahr 1905, wie aus der folgenden vergleichenden Tabelle hervorgeht, von so wenig Bedeutung, dass wir ihn für dieses Jahr ausser Betracht lassen können.

Die Anzahl *Dampfboote* betrug ulto. Dezember 1906:

	283	Dampfschiffe,	messend	**1,066,962**	M³.
gegen am ult. Dec. 1905	271	„	„	1,009,700	„
also eine *Zunahme* von	12	Dampfschiffe,	messend	57,262	M³.

In 1906 wurden für 23 Dampfschiffe, messend 102,984 M³. zum ersten Mal Seebriefe ausgereicht, während 11 Dampfschiffe, messend 45,473 M³. von der niederländischen Kauffahrteiflotte wegen Verkaufs, Verunglückens u.s.w. abgeführt wurden.

Die Anzahl *Segelschiffe* betrug ult. Dec. 1906:

	492 Segelschiffe, messend	**151,274**	M³.
gegen am ult. Dec. 1905	479 „ „	154,365	„

also eine *Zunahme* von 13 Segelschiffen.
und eine *Abnahme* von 3,091 M³.

Nach dem, was wir über unsere Segelflotte wiederholt in früheren Berichten gesagt haben, brauchen wir uns über die Ziffern nicht weiter auszulassen. Auch jetzt wurde die Zunahme der Anzahl durch die in die Fahrt gebrachten Tjalken, welche für die Küstenschiffahrt bestimmt sind, verursacht.

Fassen wir Alles zusammen, so ergibt sich, dass in 1906 der Dampfschiffraum mit reichlich 57,000 M³. oder gut 5 pCt. *zugenommen* und der Segelschiffraum mit reichlich 3000 M³. oder 2 pCt. gegen beinahe 4 pCt. und 9 pCt. in 1905, *abgenommen* hat.

Im Jahr 1906 gingen von der niederländischen Kauffahrteiflotte nur 5 Schiffe verloren, nämlich 2 Dampfer durch Strandung, 1 Dampfer durch Sinken und 1 Segelschiff durch Brand, während 1 Segelschiff vermisst wurde.

Umgerechnet in Tonnen van 2.83 M³. erhält man folgende Uebersicht.

Niederländische Kauffahrteiflotte.

	Segelschiffe.		Dampfschiffe.		Total.	
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.
1896 . . .	440	96,560	172	196,938	612	293,498
1897 . . .	441	95,100	171	200,728	612	295,828
1898 . . .	429	88,183	176	213,742	605	301,925
1899 . . .	432	84,268	192	235,840	624	320,108
1900 . . .	425	78,577	213	268,206	638	346,783
1901 . . .	417	75,408	235	306,694	652	382,102
1902 . . .	436	72,911	257	334,398	693	407,309
1903 . . .	439	58,239	268	338,433	707	396,672
1904 . . .	463	58,619	269	341,289	736	399,908
1905 . . .	479	54,546	271	356,784	750	411,330
1906 . . .	**492**	**53,454**	**283**	**377,018**	**775**	**430,472**

Folgende Tabelle gibt eine Uebersicht der Zusammensetzung der niederländischen Kauffahrteiflotte während der letzten 4 Jahre.

Zusammensetzung der Niederländischen Kauffahrteiflotte.

	31 Dec. 1903.		31 Dec. 1904.		31 Dec. 1905.		31 Dec. 1906.	
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.
Fregatten	5	8,231	5	8,210	3	5,432	3	5,432
Barken	16	16,001	15	14,988	10	12,777	9	11,007
Brikken	1	329	1	298	—	—	—	—
Schunerbrikken	3	465	3	457	1	188	1	188
Schuner	44	7,102	50	7,628	52	7,825	51	7,206
Galjooten	4	466	3	379	3	366	3	366
Koffen	2	127	1	65	3	230	3	230
Tjalken	298	19,345	317	20,227	328	20,333	341	20,987
Alle andere Sorten von Segelschiffen	66	6,173	72	6,367	79	7,395	81	8,088
Dampfschiffe	268	338,433	269	341,289	271	356,784	283	377,018
Total	707	396,672	736	399,908	750	411,330	775	430,472

VERGLEICHENDE TABELLE der Niederländischen Kauffahrteifl

Sorte der Schiffe.	Anwesend am 31 Dec. 1905.		Verunglückt, abgetakelt u.s.w., nach in 1906 eingelaufenen Berichten.		Schiffe welche in 19 zum ersten mal Seebriefe empfinge	
	Anzahl.	M³.	Anzahl.	M³.	Anzahl.	M³.
Fregatten	3	15,374	—	—	—	—
Barken	10	36,160	2	6,180	—	—
Brikken	—	—	—	—	—	—
Schunerbrikken .	1	533	—	—	—	—
Schuner	52	22,144	3	1,258	3	682
Galjooten	3	1,037	—	—	—	—
Koffen	3	648	—	—	—	—
Tjalken	328	57,542	9	1,527	20	3,552
Alle andere Sorten von Segelschiffen	79	20,927	—	—	4	2,232
Dampfschiffe . . .	271	1,009,700	11	45,473	23	102,984
Total . .	750	1,164,065	25	54,438	50	109,450

[1]) Früher Schuner.

[2]) Darunter sind zwei Tjalken, welche früher Fischerschiffe waren.

. 31 December 1905 und 31 December 1906.

Schiffe, wo sich bei Erneuerung des Seebriefs zeigte, dass der Netto Inhalt oder die Sorte verändert war.				Zustand der Niederländischen Kauffahrteiflotte am 31 December 1906.	
Früher bekannt.		Jetzt bekannt.			
Anzahl.	M3.	Anzahl.	M3.	Anzahl.	M3.
—	—	—	—	3	15,374
—	—	1 [1])	1,170	9	31,150
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	533
2	1,454	1	279	51	20,393
—	—	—	—	3	1,037
—	—	—	—	3	648
8	1,551	10 [2])	1,377	341	59,393
5	669	3	256	81	22,746
4	19,807	4	19,558	283	1,066,962
19	23,481	19	22,640	775	1,218,236

Die **Amsterdamsche Flotte** zeigt wieder einen nicht unbedeutenden Fortschritt gegenüber dem früheren Jahr.

Die *Segelflotte* nahm in diesem Jahr wieder ab. Das letzte Schiff der Herrn E. J. Bok & Zn. wurde verkauft und von dem Schiff des Herrn J. Nienhuijs, der Barke *Admiraal Tromp*, 10. August 1906 von Paramaribo abgegangen, hat man seitdem nichts mehr vernommen, so dass sie als verloren zu betrachten ist.

Die Segelflotte bestand also ult. Dec. 1906 nur noch aus 3 Schiffen messend 907 Tonnen, gegen 5 Schiffe, messend 2516 Tonnen ult. Dec. 1905.

Dagegen nahm die *Dampferflotte* sehr ansehnlich zu, wenn auch nicht der Anzahl, so doch dem Inhalte nach. Sie bestand:

	Ult°. Dec.	**1906** aus **152**	Dampfsch. mes. br.	**302,063**	u. netto **191,371**	Tonnen.
gegen	„	1905 „ 150	„ „ „	281,411	„ „ 178,202	„
also eine Zunahme von		2	Dampfsch. mes. br.	20,652	u. netto 13,169	Tonnen.

während noch 14 Dampschiffe in der Gesamtgrösse von ± 47,100 Tonnen in Bau sind.

Stärke der Amsterdamschen Flotte Ende 1906.

Reedereien.	*Anzahl.*	*Inhalt.* Brutto.	Netto.
Duinker & Goedkoop. . . .	3 Segelschiffe messend	907 Tonnen	775 Tonnen.
A. *Segelschiffe.* Total. . .	3 Segelschiffe messend	907 Tonnen	775 Tonnen.

				Brutto Tonnen.	Netto Tonnen.
W. H. Berghuys	2	Dampfschiffe	messend	1,747	1,089
Holl. Scheepvaart Maatschappij . .	2	„	„	1,497	456
Holl. Stoomboot Maatschappij . . .	8	„	„	8,328	4,627
Kon. Ned. Stoomboot Maatschappij	34	„	„	38,259 ± 5,300	23,345 3 in Bau.
Kon. Paketvaart Maatschappij. . .	46	„	„	65,934 ± 13,300	40,574 6 in Bau.

Reedereien.	Anzahl.			Inhalt. Brutto Tonnen.	Netto Tonnen.
Kon. West-Indische Maildienst . .	8	Dampsch.,	messend	14,404	9,044
Nederl. Stoomvaart Mij. „Oceaan".	4	„	„	13,075	8,348
Stoombootreederij „Baltic"	2	„	„	2,484	1,537
Stoomvaart Mij. „Amstel".	1	„	„	2,391 ± 1,200	1,508 1 in Bau.
Stoomvaart Mij. „Amsterdam" . .	2	„	„	6,095	3,914
Stoomboot Mij. „Hillegersberg" . .	1	„	„	1,607	1,008
Stoomboot Mij. „Hollandia". . . .	1	„	„	1,832	1,152
Stoomvaart Mij. „Nederland" . . .	18	„	„	72,566 ± 29,300	49,042 5 in Bau.
Stoomvaart Mij. „Oostzee"	7	„	„	12,515	7,835
Vrachtvaart Mij. „Bothnia"	4	„	„	8,514	5,445
Zuid-Amerika Lijn	6	„	„	25,056	16,035
Java-China-Japanlijn	6	„	„	25,759	16,412
B. *Dampfschiffe.* Total. .	152	Dampfschiffe	messend	302,063	191,371

Total *Segel-* und *Dampfschiffe* 155 Schiffe, messend Brutto 302,970 und Netto 192,146 Tonnen, nebst 15 Dampfern in Bau von 49,100 Tonnen.

Die ganze *Amsterdamsche Flotte* besteht also:

ult. Dec. **1906**	aus **155** Schiffen	mes. br. **302,970**	u. netto **192,146**	Tonnen
gegen „ „ 1905	„ 155 „	„ „ 283,929	„ „ 180,479	„
also eine Vermehrung		mes. br. 19,041	u. netto 11,667	Tonnen

oder beinahe 7 pCt. des Bruttoinhalts. Für die *Dampfschiffe* betrug diese Vermehrung gut 7 pCt. Gegenüber der Zunahme der ganzen Niederländischen Kauftahrteiflotte lauten diese Ziffern für den Reedereibetrieb in unserer Stadt sehr günstig.

Mit Genugtuung können wir denn auch constatieren, dass dieser Betrieb sich hierzulande fortwährend auf gesunde Weise entwickelt und ausdehnt; es zeigt dies folgende

Uebersicht der Amsterdamschen Flotte.

Ult. Dec.	SEGELSCHIFFE				DAMPFSCHIFFE				TOTAL			
	An-zahl	Tonnen	in Bau		An-zahl	Tonnen	in Bau		An-zahl	Tonnen	in Bau	
			An-zahl	Tonnen			An-zahl	Tonnen			An-zahl	Tonnen
1902	15	11,371	3	± 400	137	239,638	16	± 32,600	152	251,009	19	± 33,000
1903	11	6,521	1	„ 250	145	261,230	4	„ 11,700	156	267,751	5	„ 11,950
1904	4	5,404	—	—	144	264.004	8	„ 13,450	151	269,793	8	„ 13,450
1905	5	2,518	—	—	150	281,411	10	„ 40.950	155	283,929	10	„ 40,950
1906	3	907	—	—	152	302,063	15	„ 49,100	155	302,970	15	„ 49,100

Das Verhältnis der Stärke der Amsterdamschen Flotte zur ganzen Niederländischen Flotte blieb nahezu dasselbe und betrug

in 1902 . . . . ± 40 pCt.
„ 1903 . . . . „ 44 „
„ 1904 . . . . „ 43 „
„ 1905 . . . . „ 44 „
„ 1906 . . . . „ 44 „

In 1906 wurden in hiesiger Stadt keine neuen Reedereien errichtet; eine alte Reederei, die der Herrn E. J. Bok & Zn., verschwand durch Verkauf ihres letzten Segelschiffes und die Reederei des Herrn J. Nienhuijs hörte durch das bereits erwähnte verschwinden ihres Schiffes auf zu bestehen.

Die Kon. Nederl. Stoomvaartmaatschappij vergrösserte ihr Kapital wieder um 1½ Millionen Gulden, während ihre Obligationsanleihe ganz getilgt wurde; die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hollandia" verminderte ihr Kapital, indem sie ihre Aktien auf 50 pCt. abschrieb, während die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Nederland" ihr Kapital von 10 auf 15 Millionen erhöhte.

In der Amsterdamschen Flotte kamen im abgelaufenen Jahr folgende Veränderungen vor: das Dampfschiff *Amstelstroom* von der Hollandsche Stoombootmaatschappij wurde

nach Griechenland verkauft; der Dampfer *Ceres* von der Koninkl. Nederl. Stoombootmaatschappij wurde nach Triest verkauft. Von der Koninkl. Paketvaartmaatschappij wurden die Dampfschiffe *General Pel* und *Maha Vajirunhis* nach Hongkong und das Dampfschiff *Swaerdecroon* nach Japan verkauft. Das Dampfschiff *Oranje-Nassau* vom Koninkl. West-Ind. Maildienst ging durch Strandung verloren. Das Dampfschiff *Anchises* von der Nederl. Stoomvaartmaatschappij „Oceaan" wurde nach Japan verkauft, während das Dampfschiff *Prinses Amalia* von der Stoomvaartmaatschappij „Nederland" nach Italien verkauft wurde.

Dagegen kamen für Amsterdamsche Rechnung folgende Dampfer in die Fahrt: *Tjibodas* und *Tjikini* für die Java-China Linie; *Achilles*, *Atlas*, *Neptunus*, *Uranus* für die Koninkl. Nederl. Stoombootmaatschappij; *De Greve* für die Koninkl. Paketvaartmaatschappij. „Oceaan" und *Banda* und *Rembrandt* für die Stoomvaartmaatschappij „Nederland".

Die **Weltflotte** nahm in 1906 ansehnlich zu; in diesem Jahre wurden 1836 Schiffe über 100 Tonnen Grösse, messend 2,919,763 Brutto Tonnen gebaut, eine Ziffer, welche die früherer Jahre bei weitem übertrifft, selbst diejenige des Jahrs 1901, bisher ein Recordjahr in dieser Hinsicht.

Dazu kam, dass der englische Board of Trade durch eine Revision der „Freeboard Rules" das erlaubte Tragvermögen der Schiffe erhöhte, wodurch der Laderaum der englischen Flotte mit 1,000,000 Tonnen deadweight zunahm, so dass der verfügbare Transportraum in 1906 bedeutend stieg und für Interessenten mehr denn je die Zeit angebrochen zu sein scheint, um sich von den Folgen des nicht aus der Welt zu schaffenden Gesetzes von Nachfrage und Angebot Rechenschaft zu geben.

Im letzten Teile des Jahrs wurden die Orders für den Bau von Dampfschiffen, ausgenommen für geregelte Linien, weniger zahlreich, teils durch geringere Nachfrage für Transportdampfer, teils durch die nicht unansehnlishe Erhöhung der Preise von Metall, Steinkohlen u. s. w., so dass die Preise

für mässig grosse Dampfschiffe ein Pfund per Tonne deadweight höher waren und für kleinere Dampfer im Verhältnis mehr.

Lloyds Uebersicht des Schiffsbaus über 100 Tonnen entnehmen wir das Folgende:

Schiffe gebaut und abgeliefert in 1906.

	DAMPFSCH.		SEGELSCH.		TOTAL
	Anzahl	br. Tonnen	Anzahl	br. Tonnen	br. Tonnen
In Grossbritannien	815	1,809,433	71	18,910	1,828,343
„ anderen Ländern	642	984,613	308	106,807	1,091,420
Total................	1457	2,794,046	379	125,717	2,919,763
gegen in 1905		2,406,501	—	108,421	2,514,922
also eine Zunahme von		387,545	und	17,296	404,841

Grossbritannien steht unter den verschiedenen Ländern hinsichtlich des Bau's noch immer an erster Stelle, aber auch Deutschland und unser Land nehmen in dieser Liste einen hervorragenden Rang ein.

Von den in 1906 in Grossbritannien gebauten Schiffen waren beinahe 80 pCt. oder 1,457,300 Tonnen für englische Rechnung, während die englische Flotte durch Verlust nur um 251,000 Tonnen abnahm und 504,000 Tonnen nach auswärts verkauft wurden. Ueberdies wurden auf dem Continent für englische Rechnung gebaut und vom Ausland gekauft 61,500 Tonnen, so dass die englische Flotte in 1906 um reichlich 760,000 Tonnen zugenommen hat.

Von den in 1906 in Grossbritannien gebauten Dampfschiffen waren:

3	Dampfschiffe	über	20,000 Tonnen
1	„	von	12,000—15,000 Tonnen
2	„	„	10,000—12,000 „
1	„	„	9,000—10,000 „

während am Ende des Jahrs 12 Dampfschiffe von über 10,000 Tonnen Grösse im Bau waren.

Ein Streben nach stets grösserem Inhalt kann nicht geleugnet werden und die Ursache davon liegt auf der Hand. Die Kosten des Baus, des bedienenden Personals, besonders

in den höheren Rangstufen, und die Betriebskosten werden im Verhältnis niedriger, je mehr der Inhalt des Schiffes zunimmt und die Prophezeiung eines englischen Fachblattes, dass innerhalb 25 Jahren ein Schiff von 365 M. Länge mit einem Tiefgang von 12 M., einem Hohlraum von 24 M., einem Vermögen von 170,000 I. P.K. und einer Geschwindigkeit von 30 Seemeilen per Stunde, mit Passagierseinrichtung für 6,700 Personen und einem Brutto Inhalt von 67,500 Tonnen da sein werde, klingt durchaus nicht mehr so unglaublich; gewiss ein grosser Kontrast mit der Zeit vor 100 Jahren, als gerade das erste brauchbare Handelsdampfschiff — die *Claremont* — in die Fahrt gebracht wurde.

Genannter Uebersicht des Lloyd entlehnen wir noch die folgenden Angaben.

Schiffe gebaut auf Werften in Grossbritannien in 1906.

	DAMPFSCH.		SEGELSCH.	
	Anzahl	br. Tonnen	Anzahl	br. Tonnen
Für Gr. Britannien.	620	1,446,856	45	10,406
„ Br. Kolonieen	27	39,237	—	—
„ Niederlande	4	8,617	—	—
„ Deutschland	26	104,207	—	—
„ Belgien	3	4,996	—	—
„ Frankreich	16	19,674	—	—
„ Dänemark	11	14.988	—	—
„ Norwegen	22	71,464	—	—
„ Schweden	4	7,915	—	—
„ Süd-Amerika	41	32,795	24	7,304

Schiffe gebaut auf dem Kontinent und ausserhalb Europa's in 1906.

	DAMPFSCH.		SEGELSCH.	
	Anzahl	br. Tonnen	Anzahl	br. Tonnen
Für Niederlande	63	57,438	26	9,371
„ Deutschland	152	291,167	53	20,063
„ Belgien	6	5,813	—	—
„ Frankreich	30	32,805	18	2,409
„ Dänemark	13	21,068	5	3,644
„ Norwegen	65	60.080	4	694
„ Schweden	16	10,633	7	946
„ Ver. Staten Nord Amerika.	186	401,803	56	39,284

Der ganze **Weltschiffsbau** betrug:

	Anzahl Dampf- und Segelschiffe.	
in 1900	1,364	2,304,163
„ 1901	1,538	2,617,539
„ 1902	1,650	2,502,755
„ 1903	1,650	2,145,631
„ 1904	1,643	1,987,935
„ 1905	1,576	2,514,922
„ **1906**	**1,836**	**2,919,768**

Es is nicht zu verwundern, dass unter diesen Umständen der Frachtenmarkt fortwähreud gedrückt blieb und das Jahr 1906 wegen der fortdauernd niedrigen Frachten für die Mehrzal der Reedereien, ausser für die der regelmässigen Linien, schlechte Resultate ergeben hat.

Trotz der niedrigen Frachten sind nahezu keine Schiffe still gelegt worden, aber die geregelte Zunahme des Welttransports stand nicht im Verhältnis zu der fortwährenden Vergrösserung des Transportraums.

Der Frachtenmarkt zeigte im Allgemeinen wenig Verbesserung. Ausgehende Frachten blieben verhältnismässig niedrig, hauptsächlich, weil wenig Steinkohlen nach Osten, wegen des zunehmenden Verbrauchs daselbst van australischen, indischen und japanischen Kohlen, versandt wurden. Die Frachten von Cardiff nach Singapore wechselten zwischen 10/- und 17/-.

Der Transport von hier nach Java wurde nahezu ausschliesslich durch Dampferfahrt versehen; für diese Route wurde nur ein Segelshiff zu 12/6 per Tonne befrachtet.

Die Holzfrachten blieben denen des vorigen Jahrs so ziemlich gleich, wiewohl mehrere Reedereien der Baltic and White Sea Conference beitraten. Langer Aufenthalt in den meisten Ladehäfen machte den Zustand ungünstiger.

Die Erdbeben, wodurch Teile von San Fransisco und von Valparaiso verwüstet wurden, der Typhon in Hongkong und der Orkan im Golf von Mexico waren Ereignisse, unter welchen die Schiffahrt direct oder indirect gelitten hat, die

aber doch den Markt stützten, weil zum Transport der für den Wiederaufbau der verwüsteten Städte nötigen verschiedenen Materialien viel Schiffsraum erfordert wurde; auch wurden viele Segelschiffe befrachtet, um temporär als treibende Magazine Dienst zu tun.

Auch die Befrachtung von 45 Dampfern für den Transport russischer Gefangener von Japan und Wladiwostock nach Odessa hatte einen günstigen Einfluss auf den Frachtenmarkt.

Die Retourfrachten für Zucker von Java nach Europa oder America wechselten zwischen 19/6 und 25/- für Dampfer, während für diesen Zweck ein einiges Segelschiff zu 20/ befrachtet wurde.

Die meisten Segelschiffe, die auf Java kamen, mussten weiter segeln, z. B. nach Australien, von wo ziemlich hohe Kohlenfrachten nach der Westküste von Süd-America, die von 17/6 bis 27/6 aufliefen, erzielt werden konnten.

Verschiedene Segelschiffe wurden von Java mit Holz nach Süd-Africa befrachtet, wofür auch bereits ein Dampfer bis ± 22/6 per load angenommen wurde.

Was übrigens die Schiffahrtsbewegung in Niederl. Indien betrifft, so entlehnen wir dem Jahresbericht der Schiffsagentur früher J. Daendels u. Co. folgendes.

Das totale Tonnenmass der in Indien aufgenommenen Dampfschiffe hat **1,034,954** netto Registertonnen gegen 972,633 in 1905 und 856,284 in 1904 betragen.

Der in geregelten Linien nach Europa gebrauchte Dampfschiffsraum betrug 460,180 netto Registertonnen gegen 446,981 in 1905 und 370,097 in 1904. Die Ladung für diese Schiffe war weniger reichlich als im vorigen Jahr, einzelne Schiffe aus dieser Fahrt mussten anderweitig Ladung suchen. Der Norddeutsche Lloyd hat in 1906 zum ersten Mal an diesem Transport teilgenommen und zwar mit seiner Linie Frachtdampfer von Australien über Niederl. Indien nach Bremen. Die „Russian Asiatic" und „East Asiatic" Dampfschiffahrtsgesellschaften haben die Absicht zu kennen gegeben, um mit ihren Schiffen auf der Reise von Ost Asien nach Europa ebenfalls an diesem Transport teilzunehmen.

In die Frachten per Dampfschiff in geregelter Fahrt nach den Niederlanden kam wenig Veränderung.

Der Anteil der Bestimmungen jenseits des Suezkanals im Zuckertransport betrug:

93,214 Registertonnen netto gegen in 1905 197,589 und in 1904 206,209 Registertonnen netto. Dagegen ist in den Asiatischen Bestimmungen eine ansehnliche Zunahme. Der befrachtete Dampfschiffsraum betrug in Registertonnen netto:

	in 1904	1905	**1906**
nach Britisch Indien. . . .	53,427	70,020	**145,378**
„ China	113,389	120,960	**108,064**
„ Japan	56,178	55,425	**78,744**
„ China und Japan. . .	33,271	32,586	**45,007**
	256,265	278,991	**372,193**

Der Dampfschiffsraum, der von Java nach Australien expediert wurde, stieg bis **106,818** Registertonnen netto, gegen in 1905 43,646 und in 1904 9,010 Registertonnen. Diese grosse Zunahme ist teilweise durch den schon erwähnten Frachtbootdienst des Norddeutschen Lloyd, grossenteils aber dadurch veranlasst, dass die Schiffe von zwei regelmässigen Linien von Singapore auf Australien auch Java besuchten, während dies auch seitens einiger von Calcutta auf Australien fahrender Schiffe geschah.

Der Transport per Segelschiff ist in 1906 gesunken auf **16,696** Registertonnen netto, gegen in 1905 20,213 und in 1904 29,934 Registertonnen netto. Der einzige Transport von einiger Bedeutung ist Holz nach Süd Afrika, aber auch in dieser Fahrt ist, wie bereits gemeldet, das erste Dampfschiff erschienen.

Wie im vorigen Jahre fand Verschiffung von Zucker nach Port-Said für Ordres und nach America, (U.K./Cont./U.S.) wieder hauptsächlich von Juni bis September statt; die Frachten variierten von 22/6 als höchste bis 20/6 als niedrigste Ziffer, ein einziges Schiff wurde August Laden zu

20/- abgeschlossen. Für Juni und Juli Laden wurden jedoch noch zwei Dampfer aufgenommen zu resp. 26/- und 25/-.

Ein Segelschiff bedang für Zucker nach St. Helena für Ordres 20/-.

Ein Dampfer nach Van Couver direct für Zucker machte im Frühjahr 17/-.

Nach Japan in der lebhaftesten Saison von 11/- bis 12/-, später September/Oktober Beladung I 10/-.

Nach Hongkong bewegten sich die Frachten von $ 0.30 bis $ 0.26 und nach Schanghai bis *f* 0.50 per Picol.

Ein Segelschiff, gross 1,303 Tonnen wurde mit Arac und anderen Producten nach den Niederlanden befrachtet.

Transport von Kaffee per Segelschiff nach New-York nahm mit reichlich der Hälfte der Anzahl Tonnen im vorhergehenden Jahre ab.

Der aufgenommene Segelschiffraum in Nied.-Indien währen[d]

	1897.	1898.	1899.	1900.
Total . . .	95,516	69,420	52,533	16,92[illegible]
Wovon nach:				
Niederlande	5,123	1,936	2,304	2,980
St. Helena, Kanal, Azoren od. Barbados v. O. und England	69,591	60,617	21,823	3,594
Andere Häfen in Europa .	3,100	569	2,037	1,100
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika und Canada . .	4,169	3,881	17,109	3,199
Valparaiso & W. K. von Am.	—	—	—	—
Delagoa Baai und Durban .	12,217	2,417	6,008	—
Australien	1,316	—	3,252	6,053

und beteiligten sich daran folgende Flaggen:

FLAGGE.	1897. Anzahl.	1897. Gemessene Tonnen.	1898. Anzahl.	1898. Gemessene Tonnen.	1899. Anzahl.	1899. Gemessene Tonnen.	1900. Anzahl.	1900. Gemessene Tonnen.
Niederländische	20	25,797	17	26,027	10	15,309	6	7,9[illegible]
Englische	31	48,438	15	22,767	11	17,283	2	3,9[illegible]
Americanische.	—	—	1	1,518	—	—	—	—
Deutsche	7	9,081	3	4,062	1	988	—	—
Französische	—	—	—	—	—	—	1	1,1[illegible]
Schwedische	1	1,066	2	951	2	1,821	—	—
Norwegische	9	6,282	4	3,302	17	12,024	4	2,[illegible]
Dänische	—	—	2	1,669	1	360	—	—
Italienische	5	4,852	6	7,662	4	4,748	2	1,7[illegible]
Österreichische	—	—	1	1,462	—	—	—	—
	73	95,516	51	69,420	46	52,533	15	16,9[illegible]

en 10 Jahre betrug in gemessenen Tonnen netto Inhalt:

1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	**1906.**
18,274	53,278	61,251	29,934	20,213	**16,992**
1,797	560	1,891	2,006	703	**1,303**
856	26,716	51,596	15,437	5,264	**4,033**
—	—	579	—	—	**612**
11,504	20,030	3,195	2,569	2,637	**1,291**
—	—	—	2,652	—	—
1,294	3,085	3,990	7,270	10,758	**9,453**
2,823	1,987	—	—	851	—

Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.
4,620	3	3,114	7	9,707	2	2,934	2	3,105	**1**	**2,231**
8,860	11	22,292	13	26,730	6	11,261	1	2,249	—	—
—	1	3,292	1	1,588	—	—	—	—	—	—
—	3	3,709	4	5,463	—	—	—	—	—	—
—	6	9,135	3	4,792	—	—	1	613	**1**	**612**
—	2	955	—	—	—	—	—	—	**2**	**1,506**
2,644	6	5,285	10	8,072	13	10,782	14	12,254	**9**	**7,866**
—	2	1,726	3	1,831	—	—	—	—	—	—
2,150	4	3,770	2	3,068	3	4,957	1	1,992	**3**	**4,477**
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18,274	38	53,278	43	61,251	24	29,934	19	20,213	**16**	**16,692**

N.B. Die Boote der *Queensland Royal*

Der aufgenommene Dampfbootraum in Niederl.-Indien während

	1897.	1898.	1899.	1900.
Total.	377,683	486,268	626,138	667,804
Wovon nach:				
Niederlande via Genua . .	62,887	63,105	67,667	69,977
Niederlande via Marseille .	50,787	64,975	68,416	83,475
Niederlande und Liverpool.	39,472	44,893	55,239	71,033
Hamburg und Niederlande.	—	3,681	30,993	47,315
Niederlande direct . . .	29,444	22,173	23,735	39,360
Marseille	—	830	13,862	5,835
Bremen und Niederlande .	—	—	—	—
Port Said v. O.	101,374	160,767	187,993	82,955
Amerika Ostküste. . . .	—	14,766	67,683	94,206
Australien	15,484	4,332	12,066	32,836
Britisch Indien	3,072	—	8,617	3,974
China	73,435	101,319	85,907	119,415
Japan	—	5,427	3,960	17,423
Japan und China. . . .	—	—	—	—
Andere Bestimmungen . .	1,728	—	—	—

und beteiligten sich daran folgende Flaggen:

FLAGGE.	1897. Anzahl.	1897. Gemessene Tonnen.	1898. Anzahl.	1898. Gemessene Tonnen.	1899. Anzahl.	1899. Gemessene Tonnen.	1900. Anzahl.	1900. Gemessene Tonnen.
Niederländische	95	180,173	96	195,257	90	187,263	108	239,13
Englische	93	172,583	137	251,965	178	353,206	158	298,19
Deutsche	13	16,913	20	26,253	31	52,983	42	78,97
Norwegische	4	6,023	6	11,541	9	15,442	9	17,34
Französische	—	—	—	—	—	—	—	—
Japansche	—	—	1	1,252	2	4,724	9	20,35
Belgische	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterreichische	1	1,991	—	—	4	8,693	7	11,82
Dänische	—	—	—	—	2	3,827	—	—
Schwedische	—	—	—	—	—	—	2	1,93
Russische	—	—	—	—	—	—	—	—
Spanische	—	—	—	—	—	—	—	—
Amerikanische	—	—	—	—	—	—	—	—
	206	377,683	260	486,268	316	626,138	335	667,8

Tot

	1897.	1898.	1899.	1900.
Segelschiffe	95,516	69,420	52,533	16,926
Dampfschiffe	377,683	486,268	626,138	667,804
Total.	473,199	555,688	678,671	684,730

e sind in unterstehender Statistik *nicht* aufgenommen.

ten 10 Jahre betrug in gemessenen Tonnen netto Inhalt:

1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	**1906.**
596,689	703,210	714,389	856,284	972,633	**1,034,954**
69,011	73,535	76,601	75,595	67,414	**73,842**
74,558	94,249	120,954	83,739	141,521	**115,739**
48,839	53,183	64,295	76,607	130,307	**111,500**
56,410	88,419	79,691	91,877	89,347	**107,396**
15,827	13,063	7,226	42,279	18,392	**20,669**
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	31,034	**31,034**
71,999	18,080	25,817	41,492	180,549	**33,333**
70,153	143,017	70,714	164,717	17,040	**59,881**
40,890	39,178	37,598	9,010	43,646	**106,818**
9,409	12,689	27,959	53,427	70,020	**145,378**
120,006	137,056	139,588	113,389	120,960	**108,064**
17,248	25,884	49,830	56,178	55,425	**73,744**
—	—	12,448	33,271	32,586	**45,007**
2,339	4,857	1,668	14,703	5,426	**2,549**

Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.
217,164	104	228,448	112	264,047	123	295,286	112	276,593	**120**	**298,489**
240,242	141	291,996	131	280,641	170	399,127	221	539,074	**205**	**499,471**
101,361	59	132,524	64	135,905	49	125,592	45	110,281	**64**	**165.056**
5,973	10	13,528	9	13,974	13	21,110	24	35,201	**28**	**41.555**
—	—	—	—	—	3	3,580	1	1.299	**1**	**1,299**
12,248	5	11,554	1	2,560	—	—	—	—	**6**	**15,402**
—	1	1,208	—	—	—	—	—	—	—	—
13,516	8	13,392	5	10,959	2	4,874	2	4,879	**1**	**2.598**
1,855	2	4,886	2	3,336	—	—	—	—	**1**	**2,455**
1,978	2	2,068	3	2,967	1	698	3	2,732	**6**	**5.961**
2,352	1	3,606	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	2	6,017	—	—	**1**	**2,668**
—	—	—	—	—	—	—	1	2,574	—	—
596,689	336	703,210	327	714,389	363	856,284	409	972,633	**433**	**1,034 954**

18,274	53,278	61,251	29,934	20,213	**16,692**
596,689	703,210	714,389	856,284	972,633	**1,034,954**
614,963	756,488	775,640	886,218	992,846	**1,051,646**

Der aufgenommene Schiffsraum, der bereits seit 1901 jedes Jahr ansehnlich stieg, hat, wie sich aus den voranstehenden Tabellen ergibt, auch in 1906 wieder ansehnlich zugenommen; der Segelschiffsraum nahm wieder ab.

Aufgenommen wurden an totalem Schiffsraum:

			wovon unter niederl. Flagge.	
in 1901	614,963	Tonnen	221,784	Tonnen.
„ 1902	756,488	„	231,562	„
„ 1903	775,640	„	273,754	„
„ 1904	886,218	„	304,993	„
„ 1905	992,846	„	279,698	„
„ **1906**	**1,051,646**	„	**300,720**	„

Der Anteil der niederl. Flagge betrug in **1906** reichlich 28½ pCt. gegen 28 pCt. in 1905 und 34 pCt. in 1904.

Im Gegensatz zu 1905 ging die englische Flagge ziemlich bedeutend rückwärts, während jetzt die deutsche Flagge eine ansehnliche Zunahme aufweist. Die Japanische Flagge, welche in den letzten Jahren nicht in Indien erschien, kam wieder und zwar in der 5[ten] Rangstufe vor.

Unserer an die Directionen hiesiger Reedereien gerichteten Einladung, uns über ihren Betrieb im abgelaufenen Jahr Auskunft zu erteilen, wurde wieder mit der grössten Bereitwilligkeit entsprochen und entlehnen wir ihren Mitteilungen Folgendes.

Die Dampfschiffe *Willy* und *Betsy Anna* der Reederei **W. H. Berghuijs** vollbrachten ohne nennenswerte Zwischenfälle 43, resp. 51 Reisen von der Ostküste von England nach holländischen Häfen.

Die Kohlenfrachten waren während nahezu des ganzen Jahrs sehr niedrig.

Die unter der Direction der Herrn **Duinker & Goedkoop** fahrenden Schiffe machten folgende Reisen:

Voorwaarts, Amsterdam—Grangemouth—Nickerie—Bonaire—Newhaven—New-York—Rio Grande.

Vooruitgang, Antwerpen—Rotterdam—Curaçao—Bonaire—New-York—Rio Grande—Montevideo.

Voorlichter, Amsterdam—Paramaribo—Amsterdam—Grimsby—Nickerie.

Die Resultate genannter Reisen werden nicht befriedigend sein, was hinsichtlich der Schiffe *Voorwaarts* und *Vooruitgang* dem im Verhältnis zu den zu befahrenden Frachten langen Aufenthalt in Brasilien zugeschrieben werden muss, während *Voorlichter* auf der ersten Reise durch niedrige Frachten und auf der zweiten Reise durch eine Havarie ein ungünstiges Resultat erzielte.

Von der **Holland America Linie** kamen in **1906** hier binnen **14** Dampfer mit einem Brutto Inhalt von **254,758 M³.** gegen 9 Dampfer mit 163,773 M³. Inhalt in 1905, welche Schiffe, nachdem sie den für Amsterdam bestimmten Teil gelöscht hatten, nach Rotterdam dampften.

Die Anfuhr von Newport-News direct betrug **39,690** Tonnen, während via Rotterdam von New-York eingeführt wurden **69,175** Tonnen. Diese Ziffern betrugen in 1905 resp. 21,565 und 41,922 Tonnen.

Die **Hollandsche Scheepvaartmaatschappij** unterhielt mit ihren beiden Dampfern *Professor Buys* und *Minister Tak van Poortvliet* den Dienst zwischen Amsterdam, Harlingen und Hull, vice versa. Der Güterverkehr dehnte sich aus, während die Zunahme des Exports englischer Kohlen nach Holland der Maatschappij nicht wenig zu gut kam; die Frachten blieben jedoch, durcheinander gerechnet, stationär.

Die **Hollandsche Stoombootmaatschappij** unterhielt während des Jahrs 1906 wieder folgende regelmässige Dienste:

In Combination mit der General Steam Navigation Co. Ltd. wurde eine geregelte Fahrt auf London mit 4 Abfahrten per Woche in jeder Richtung unterhalten.

Im Ganzen wurden transportiert:

nach London	122,630	Tonnen Stückgüter.
von „	44,493	„ „
	379	Pferde.

Die geregelte Fahrt auf Hull wurde mit 3 Abfahrten per Woche in Stand gehalten.

Im Ganzen wurden befördert:

nach Hull	24,716	Tonnen	Stückgüter.
von „	18,475	„	„
	75,114	„	Kohlen.
	1,318	Pferde.	

In Combination mit der Bristol Steam Navigation Co. Ltd. wurde eine wöchentliche Abfahrt auf Bristol und Swansea unterhalten.

Im Ganzen wurden befördert:

nach Bristol-Swansea . . .	46,856	Tonnen	Stückgüter.
von „ . . .	22,288	„	„
	25,600	„	Kohle.
	9,152	„	Erz.

Auf der Südküste von England, nämlich den Häfen Plymouth und Fowey wurde ebenfalls ein regelmässiger, Halbmonatsdienst, unterhalten.

Im Ganzen wurden befördert:

nach Plymouth und Fowey	8,111	Tonnen	Stückgüter.
von „ „ „	525	„	„
	37,114	„	Thon.

Herr **W. A. Huygens**, jetzt in Bussum wohnend, wesshalb seine Schiffe offiziell nicht zur Amsterdamschen Flotte gerechnet werden, schreibt uns:

Das Barkschiff *Amsterdam* ist in 1906 von mir verkauft worden, da sein Tonnenmass zu klein geworden ist, um noch einigen Nutzen abwerfen zu können.

Die Fregatte *Nederland* hat über die Reise 1905—1906 einigen Nutzen erbracht. Sie ging im Frühjahr von London mit Stückgutern nach Australien ab, von da mit Kohlen nach Chili, wo sie sich jetzt befindet, um Salpeter für Europa zu laden.

Die Fregatte *Europa* kam von Chili nach Rotterdam binnen, ohne Gewinn befahren zu haben, ist jetzt auf der Reise von Norwegen mit Holz nach Australien, um von da wie das andere Schiff, die Reise fortzusetzen.

Folgende Mitteilungen wurden uns von der **Java-China-Japan Linie**:

Dem Contract mit der Regierung wurde in umfassender Weise genügt; es wurden 17 Reisen vollbracht, während selbst, um den Anfragen von Schiffsraum nach China und Japan zu genügen, verschiedene Schiffe in Charter aufgenommen werden mussten.

Der Frachtenmarkt war jedoch niedrig, und es war uns auch nicht immer möglich, auf den Zuhausereisen volle Ladungen zu securieren.

Seit dem vorigen Bericht ist das Dampfschiff *Tjibodas* in die Fahrt gekommen, welches in Cardiff eine Ladung Steinkohlen einnehmen wird, um dann seine Bestimmung nach Indien zu verfolgen und haben wir dann 6 grosse Dampfer in der Fahrt, womit wir den Bedarf des Transports befriedigen zu können glauben.

Von diesen 6 Dampfern werden 4 zum Unterhalt des contractlichen Dienstes gebraucht werden, während mit den beiden andern eine direkte Fahrt von Java nach Japan unterhalten werden wird, wobei auf der Rückreise in Schanghai und Hongkong angelegt wird, während wir auch beabsichtigen, Saigon in unsere Fahrt aufzunehmen, um uns einen Anteil im Reistransport zu sichern.

Am 18. September wurde Hongkong von einem heftigen Taifun heimgesucht, wobei unser Dampfer *Tjiliwong* Schaden bekam, der durch Versicherung gedeckt ist. Zum Glück kamen dabei keine persönlichen Unfälle vor.

Ueber die Resultate der in diesem Jahr vollbrachten Reisen können wir jetzt noch wenig sagen, wir vermuten aber, dass sie ziemlich befriedigend sein werden.

Die **Koninklijke Nederlandsche Stoombootmaatschappij** berichtet uns:

Die Anzahl unserer Linien wurde in 1906 um *eine* vermehrt, nämlich eine monatliche Verbindung mit Alexandrien und Syrien. Ist die Hoffnung berechtigt, dass diese neue Linie zur Entwickelung des niederländischen Handels mit diesen Landstrichen kräftig beitragen wird, vorderhand scheinen die Beziehungen zwischen beiden von wenig Bedeutung zu sein. Da das Terrain grosser Entwickelung fähig ist, würde

eine Verbesserung unserer consulären Vertretung in Egypten und Syrien sehr erwünscht sein.

Im abgelaufenen Jahr wurden von unserer Flotte 295 Reisen vollbracht, nämlich:

Hamburg	68	Reisen.
Italien	45	"
Levant	25	"
Bordeaux	26	"
Spanien	31	"
Stettin	43	"
Danzig-Königsberg	46	"
St. Petersburg	14	"
Alexandrien	11	"
Total	309	Reisen.

Wir beförderten **500,191** Tonnen Güter gegen 450,766 T. in 1905 und machten *f* 3,375,271 Fracht gegen *f* 3,113,161 in 1905.

Wiewohl die Misernten in verschiedenen Ländern am mittelländischen Meer schädlich auf unsern Betrieb wirkten, empfanden wir im Allgemeinen den günstigen Einfluss des wirtschaftlichen Wiederauflebens verschiedener Länder von Europa durch das starke Angebot von Ladung. Der disponible Schiffsraum blieb aber so reichlich, dass aus einer Frachtverbesserung, die für die Deckung der stets steigenden Betriebskosten sehr erwünscht wäre, nichts geworden ist, während ein besseres Verhältniss zwischen Nachfrage und Angebot, worauf, wenn wir nicht irren, einzelne Zeichen zu deuten scheinen, vorläufig auf das Frachtniveau unserer regelmässigen Linien keinen merkbaren Einfluss haben wird.

Unsere Flotte wurde um folgende neue Schiffe vergrössert: *Neptunus* und *Uranus* von 2200 Tonnen Tragvermögen jedes, gebaut bei der Actiengesellschaft Werft Rijkée u. Cie. in Rotterdam und *Achilles* und *Atlas* von 3000 Tonnen jedes, abgeliefert von der Nederlandsche Scheepsbouwmaatschappij hier, während unsere *Ceres* (1000 Tonnen) verkauft wurde. Das gesamte Tragvermögen unserer Schiffe (die in Bau begriffenen 3 Schiffe nicht mitgerechnet) betrug am 31. December 1906 48,150 Tonnen.

Der Durchfuhrverkehr per Eisenbahn hielt in 1906 gleichen Schritt mitt der Zunahme der Ladung, aber infolge der unerwarteten Einziehung seitens der niederländischen Eisenbahngesellschaften der seit 1891 bestehenden Eisenbahnfrachtentarife, auf welchen dieser Verkehr beruht, sehen wir dem Jahr 1907 mit einer gewissen Unruhe entgegen. Diese Eisenbantarife haben uns mit genauer Not in den Stand gesetzt, in Concurrenz mit den benachbarten deutschen und belgischen Häfen, welche von ihren Regierungen und Staatsbahnen auf alle mögliche Weise begünstigt werden, genügende Ladung über die niederländischen Häfen zu leiten und es liegt ein überraschender, aber sehr bedenklicher Gegensatz zu diesen Begünstigungen in der Tatsache, dass die niederländischen Eisenbahnverwaltungen hinsichtlich der niederländischen Häfen nicht länger eine Haltung annehmen zu können glauben, welche die Durchfuhr durch die Niederlande befördert.

Bei der dadurch geschaffenen Unsicherheit, ob unser jetziges System, die Beförderung so viel als möglich in niederländischen Häfen zu conzentrieren, fortgesetzt werden kann, oder ob die uns hier ausbleibende Ladung in einem ausländischen Hafen aufgesucht werden muss, haben wir die von uns geplante Ausdehnung unserer Lade- und Löscheinrichtungen für unbestimmte Zeit verschoben.

Die Concurrenz mit fremden Linien nimmt infolge der Machtvereinigung in einzelnen Händen im Auslande stets schärfere Formen an. Es gelang uns indessen, ihr auch in 1906 mit Erfolg die Spitze zu bieten, während wir im Zusammenwirken mit andern, gleicher Weise bedrohten niederländischen Reedereien vertrauen, unser Terrain auch in der Zukunft verteidigen und allmählig ausbreiten zu können. Wir müssen dann aber auf eine kräftige Mitwirkung der anschliessenden Transportmittel rechnen können.

Wie die Direction der **Koninklijke Paketvaartmaatschappij** uns mitteilt, hat der Durchfuhrverkehr von Häfen im indischen Archipel nach europäischen Häfen wieder ansehnlich zugenommen.

Für die Bali-Expedition wurden im September von der Regierung fünf ihrer Dampfer gemietet, welche nach der Landung der Truppen wieder zu ihrer Verfügung gestellt wurden.

Im Oktober mietete die Indische Regierung wieder vier Dampfer behufs Zurückbeförderung der Expedition.

Auch in 1906 blieb die Flotte vor Verlusten bewahrt.

Die hierzulande gebauten Dampfschiffe *Duymaer van Twist* und *Pahud* wurden im Lauf von 1906 in Dienst gestellt, während in diesem Jahr für den Bau von vier Dampfschiffen, von ± 3200 Tonnen Brutto jedes, mit der Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw „Fijenoord" in Rotterdam und für einen Dampflichter von ± 270 Tonnen Brutto mit Wittons Schiffswerft und Maschinenfabrik, ebenfalls in Rotterdam, contractiert wurde. Ein im Bau begriffenes Frachtboot von ± 3000 Tonnen Brutto wurde in England angekauft. Die Dampfer *Swaerdecroon*, *General Pel*, und *Maha Vajirunhis* wurden verkauft.

Die Flotte wird mit obengenanntem Zuwachs 52 Dampfer zählen.

Die Direction des „**Koninklijke West-Indische Maildienst**" berichtet Folgendes:

Während des abgelaufenen Jahrs wurden von unseren Schiffen 26 Reisen vollbracht, wobei an den, im von der Gesellschaft veröffentlichten Tagesdienst genannten Häfen, angelegt wurde.

Der Gütertransport im abgelaufenen Jahr gibt uns im Allgemeinen Ursache zur Zufriedenheit, aber es bleibt noch stets von Kraft, was wir schon früher bemerken mussten, dass wir nämlich fortwährend gegen die Concurrenz, sowohl auf dem Traject Europa-West-Indien, wie auf dem Traject New-York-West-Indien und zwischen den west-indischen Häfen, zu kämpfen haben.

Der Passagierverkehr nahm ein wenig zu.

Wie bekannt ist, sind die Zustände im Handel und Landbau in Suriname noch immer nicht rosenfarbig und, wie es nicht anders sein konnte, auch unsere Gesellschaft hat davon die

Folgen fühlen müssen, aber die von der Regierung getroffenen Massregeln, um eine Bananenkultur in grossem Massstab ins Leben zu rufen, lassen uns hoffnungsvoll in die Zukunft blicken.

Im Juli des abgelaufenen Jahrs schloss die Regierung von Surinam mit der United Fruit Company, einer americanischen Gesellschaft, welche für ihre Rechnung etwa 90 pCt. des Gesamtimports von Bananen in die Vereinigten Staaten einführt, einen zehnjährigen Contract für den Verkauf der Bananenernte. die auf den mit Hilfe der Regierungssubidie in Kultur gebrachten Terrainen gewonnen werden soll.

Es ist uns nach langwierigen Unterhandlungen gelungen, mit der U. F. C. für den Transport dieser Bananen nach New-York einen zehnjährigen Contract zu schliessen und wir erwarten davon eine lohnende Erweiterung unseres Betriebs.

Unsere Flotte wird, um den contractlichen Verpflichtungen zu genügen, mit 4 Dampfschiffen vermehrt werden müssen, welche speziell für den Transport von Bananen eingerichtet sind, welche Schiffe überdies genügenden Raum für Ladung und eine ansehnliche Anzahl Passagiere zur Verfügung haben müssen.

Der neue Dienst wird am 15. März 1908 beginnen.

Zu unserem Bedauern müssen wir diesen Bericht mit der Mitteilung schliessen, dass wir in 1906 den Verlust unseres Dampfers *Oranje Nassau* zu beklagen haben, welcher am 13. Oktober bei schlechtem Wetter bei Curaçao gestrandet ist. Passagiere und Mannschaft konnten zum Glück sämtlich gerettet werden.

Zum Ersatz dieses Dampfers konnten wir sofort den Dampfer *Solstad* charteren, so dass der regelmässige Geschäftsgang nicht gestört worden ist.

Das Dampfschiff *Snel* von der **Stoombootreederij Baltic** machte, nachdem im Beginn des vorigen Jahrs der timecharter in America abgelaufen war, eine Reise nach New-York, Bordeaux und Rotterdam, dann eine von England nach Südamerica und zurück auf Hamburg, dann zwei Ostseereisen und eine Archangel-Englandreise (bis Anfang

November). Dann fing ein time-charter an, der jetzt noch läuft.

Der Dampfer *Vlug* von derselben Reederei machte im Januar eine Reise nach Spanien, zurück auf England, um dann etwa halb Februar ein time-charter für 4 Monate anzutreten. Nach Ablauf davon wurde noch eine Reise gemacht, Middlesboro—Hamburg—Liverpool bis halb Juli, um in letztgenanntem Hafen einen time-charter zu beginnen, der jetzt noch durchläuft.

Einige Havarieen fanden statt, waren aber für die Boote selbst von wenig Bedeutung.

Der Director bemerkt, dass der Betrieb zwar einige Verbesserung aufweist, dass diese aber noch von zu geringer Bedeutung ist, — zugleich in Zusammenhang mit den schlechten Resultaten der vorhergehenden Jahre — um auf der Generalversammlung einige Aussicht auf eine Dividende eröffnen zu können.

Der Dampfer *Constance*, von der **Stoombootmaatschappij Hollandia**, fuhr während des abgelaufenen Jahrs unter einem americanischen time-charter und vollbrachte verschiedene Reisen zwischen nordamericanischen Häfen und Westindien.

Die Direction constatiert, dass die Betriebsresultate im abgelaufenen Jahr etwas weniger ungünstig gewesen sind, als in den vorhergehenden Jahren.

Der Dampfer *Amstel* von der **Stoomvaartmaatschappij „Amstel"** blieb, wie in vorigen Jahren, in der allgemeinen Frachtfahrt und machte wieder einige Reisen mit Holz von America, nach dem Vereinigten Konigreich-Continent. Auch unternahm es eine Reise nach der Ostsee und Archangel, ebenfalls mit Holz, bei welcher Gelegenheit sich zeigte, dass genanntes Schiff sich für diese Fahrt besonders eignet. Die erzielten Resultate dürfen, angesichts der gedrückten Zustände in der allgemeinen Frachtfahrt, nicht unbefriedigend genannt werden.

Gegen Ende des Jahrs wurde von genannter Gesellschaft in England ein auf Stapel stehender Dampfer angekauft, etwa 2,100 Tonnen dead-weight gross, der unter dem Namen *Amsteldam* in die Fahrt gebracht wurde.

Durch die beiden Dampfer *Zeeburg* und *Voorburg* von der **Stoomvaartmaatschappij „Amsterdam"** wurden 8 Reisen nach America vollbracht gegen 10 in 1905.

Diese Verminderung schreibt der Director verschiedenen Ursachen zu, u. a. dem langen Aufenthalt in den Häfen, die Folge der zahlreicheren, nach America zu befördernden Güter, wofür mehrmals in englischen Häfen angelegt werden musste, ferner Ausständen und dem Mangel an Arbeitskräften in America.

Durch die ansehnliche Vermehrung des Gütertransports nach America konnte die Gesellschaft, trotz der geringeren Anzahl Reisen, bessere Resultate erzielen, als im vorigen Jahre.

Von der Direction der **Stoomvaartmaatschappij „Nederland"** erhielten wir folgenden Bericht:

Maildienst. Der 14-tägige Maildienst via Genua (in Verbindung mit dem des Rotterdamschen Lloyd via Marseille) fand regelmässig statt. Infolge der Anfahrung des Dampfers *Koning Willem II* im englischen Kanal am 15. Juli 1906 musste mit der Reihenfolge der Fahrten einigermassen gewechselt werden und machte u. a. der Dampfer vom Rotterdamer Lloyd eine Hin- und Rückreise via Genua, Sabang und Singapore und unser Dampfer *Prinses Sophie* eine Hin-Rückreise via Marseille und Padang.

Wir lassen hier unten wieder die gewöhnliche Vergleichung zwischen der Dauer der Mailreisen während dieses Jahrs und des vorhergehenden folgen:

Hinreise. GENUA—BATAVIA.

1905		**1906.**	
durchschnittlich:	*kürzeste:*	*durchschnittlich:*	*kürzeste:*
24 T. 7 u. 0 m.	22 T. 17 u. 0 m.	**24** T. **11** u. **20** m.	**22** T. **19** u. **13** m.

Thuisreis. BATAVIA—GENUA.

1905		**1906.**	
durchschnittlich:	*kürzeste:*	*durchschnittlich:*	*kürzeste:*
24 T. 4 u. 0 m.	22 T. 0 u. 0 m.	**24** T. **4** u. **37** m.	**21** T. **22** u. **0** m.

Extrareisen. Ausser den regelmässigen Mailreisen wurden noch 20 Hin- und 19 Rückreisen mit eigenen Frachtbooten gemacht, die Zahl der Rückreisen ist geringer, als die der Hinreisen, weil unser Dampfer *Soembawa*, der 29. Mai 1906 in Batavia ankam, in den Dienst der Java—Bengalen Linie gestellt wurde, welche im Anfang des Jahrs 1906 gemeinschaftlich mit dem Rotterdamschen Lloyd von uns errichtet worden war. Darüber weiteres in diesem Bericht.

Was die Hinreisen dieser Dampfer betrifft, so ist Folgendes zu bemerken. Gemeinschaftlich mit dem Rotterdamschen Lloyd haben wir einen 14-tägigen Dienst mit Frachtbooten direct nach Hamburg errichtet. Zehn unserer Frachtboote legten in Hamburg an.

Ende 1906 beschlossen beide Gesellschaften, auch in Antwerpen geregelt alle 4 Wochen mit ihren Frachtbooten auf den Hinreisen anzulegen.

Direct von Amsterdam nach Niederl. Indien gingen 5 Dampfer, während ferner noch in folgenden Häfen angelegt wurde.

Southampton	auf 1	Reise
la Pallice-Straits	„ 8	Reisen
Leith	„ 1	Reise
Genua	„ 1	„
Catania	„ 1	„
Djeddah	„ 1	„

Was die Rückreisen betrifft, so gingen 6 dieser Dampfer direct von Niederl. Indien nach Amsterdam, während die übrigen Dampfer in folgenden Häfen anlegten:

Genua	auf 3	Reisen
Marseille	„ 3	„
Djeddah	„ 3	„
Hâvre	„ 5	„

Ein Dampfer machte eine Zwischenreise von Java nach Newcastle und Sydney, um Kohlen zu holen; ferner brachte ein Schiff eine Ladung Reis von Rangoon nach Zaandam und ein anderes Frachtboot eine Ladung Reis von Bangkok nach Bremerhaven und Liverpool.

Transport und Ladungen und Frachtziffern. Die ausgehende Ladung war in diesem Jahre grösser, als im vorigen, die nach Hause gehende Ladung etwas geringer.

Passagiersfahrt. Darüber ist zu bemerken, dass die Beförderung von 2te Klasse Passagieren nicht unerheblich zunahm.

Dampfer der Gesellschaft. Von den 3 neuen, in unserem vorigen Bericht genannten Mailschiffen kam der Dampfer *Rembrandt* in Oktober in die 1906 Fahrt, während *Vondel* und *Grotius* resp. im Juni und August 1907 in die Fahrt kommen werden.

Das Dampfschiff *Rembrandt* fällt besonders in den Geschmack der Passagiere und scheint für unsere Flotte eine grosse Errungenschaft zu sein.

Unser Reserve-mailschiff *Prinses Amalia* haben wir, als *Rembrandt* in die Fahrt gebracht wurde, verkauft, während *Prins Hendrik* aus dem geregelten Dienst genommen und jetzt an Stelle der *Prinses Amalia* Reserve-mailschiff geworden ist.

Der Frachtdampfer *Banda* fährt seit Juni 1906 in unserer Linie.

Ende 1906 haben wir für den Bau dreier neuer Frachtschiffe für unsere Flotte contractiert. Sie werden die Namen von *Celebes*, *Lombok* und *Sumatra* tragen und sind resp. im Juni und November 1907 und im Januar 1908 abzuliefern. Diese Dampfer werden eine Fahrgeschwindigkeit von 11 à 12 Meilen und ein Tragvermögen von 8000 Tonnen haben.

Java-Bengalen Linie. Der stets zunehmende Transportverkehr zwischen Niederländisch- und Britisch Indien und der allgemein ausgesprochene Wunsch, dass sich auch die niederländische Flagge den ihr gebührenden Anteil erobern möchte, veranlassten unsere Gesellschaft, gemeinschaftlich mit dem Rotterdamschen Lloyd eine Linie zwischen Java und Calcutta via Sabang und Rangoon vise versa zu eröffnen. Vorläufig fahren in dieser Linie zwei Dampfer, *Soembawa* von unserer Gesellschaft und *Bengalen* vom Rotterdamschen

Lloyd, welche Anzahl später je nach Bedarf vergrössert werden soll.

Hatte diese Linie ursprünglich mit vielen Schwierigkeiten und dem Uebelwollen der bereits fahrenden Gesellschaften zu kämpfen, so darf gesagt werden, dass diese aller Wahrscheinlichkeit nach jetzt überwunden sind und dass die Linie einer schönen Zukunft entgegengeht.

Die Direction der **Stoomvaartmaatschappij „Oostzee"** teilt mit, dass das abgelaufene Jahr für ihre Gesellschaft etwas günstiger gewesen ist, als das vorige. Die Frachten waren im Allgemeinen denen des vorigen Jahrs gleich, aber die Schiffe haben glücklicher gefahren. Die Betriebskosten jedoch stiegen fortwährend und der Aufenthalt in den verschiedenen Häfen wird je länger je schwieriger. Von grossen Unglücksfällen blieb ihre Flotte verschont.

Die Direction der **Vrachtvaartmaatschappij „Bothnia"** muss zu ihrem Bedauern wieder constatieren, dass die Frachten für Holzladungen von den Ostsee- und Weissen Meerhäfen im Allgemeinen auf einem zu niedrigen Niveau blieben, um zu günstigen Resultaten für den Reedereibetrieb zu führen und sie bedauert, dass noch immer Contracte für den Transport zu sehr niedrigen Ziffern auf Spekulation abgeschlossen werden, was natürlich einer allmähligen Verbesserung der Frachten nicht wenig im Weg steht.

Die **Süd-America Linie** vollbrachte in 1906 22 Hinreisen nach Uruguay und Argentinien, wovon 2 mit 3ter Klasse Passagieren und 20 Rückreisen. Total wurden, von Amsterdam ausgehend, 92,700, nach Amsterdam zurückkommend 53,323 Tonnen befördert.

Die Dampfer *Amstelland*, *Rijnland* und *Zaanland* wurden im Herbst umgebaut und für die Beförderung von Zwischendeckpassagieren eingerichtet. Während der Zeit, dass sie ausser Dienst waren, wurden sie durch gecharterte Dampfer ersetzt.

Die Frachten der Hinreise zeigten einige Verbesserung, aber die Rückreisefrachten blieben auf ungekannt niedrigem Niveau.

Die zur Reconstruction der Gesellschaft gemachten Anstrengungen haben zum Abschluss einer Uebereinkunft zwischen dem Minister für Landbau, Industrie und Handel und dem Vorstand der Nationalen Stoombootmaatschappij geführt, welche noch der Genehmigung der Generalstaaten unterliegt. Diese Uebereinkunft hat den Zweck, das Dasein eines regelmässigen nationalen Dienstes zur Beförderung von Passagieren und Gütern zwischen den Niederlanden und Argentinien zu versichern, wobei zugleich die brasilianischen Häfen angelegt werden sollen und macht sich die Regierung verbindlich, Vorschüsse bis zu einem Betrag von ƒ 300,000.— per Jahr für die ersten 5 Jahre, ƒ 200,000.— per Jahr für die folgenden fünf Jahre und ƒ 100,000.— per Jahr für die dritten weiteren 5 Jahre zu geben, für welche Vorschüsse 2 pCt. Rente bezahlt wird, nachdem die Actionäre 5 pCt. Dividende erhalten haben. Bleibt dann noch ein Gewinn übrig, so geht dieser zur Hälfte für Tilgung an den Staat, für die andere Hälfte als Superdividende an die Actionäre.

Sobald die Generalstaten diese Uebereinkunft genehmigt haben werden, wird zur Errichtung der in diesem Contract genannten Gesellschaft geschritten werden, in welche, dem in der Versammlung der Actinäre vom 5 Oktober gefassten Beschluss zufolge, alle Activen der Süd-America Linie eingelegt werden sollen, welche Gesellschaft dagegen die nötigen Summen zur Bezahlung aller Schulden der Süd-America Linie und überdies ƒ 1,200,000.— beschaffen wird.

Aus den bisherigen Mitteilungen geht hervor, dass auch im abgelaufenen Jahr diejenigen Gesellschaften, welche geregelte Dampferlinien exploitieren, im Allgemeinen befriedigende, manche sehr günstige Resultate erzielt haben, dass aber die sich mit der allgemeinen Frachtfahrt beschäftigenden Reedereien wenig oder gar nichts verdient haben.

Dies geht auch aus folgender Uebersicht der finanziellen Resultate der hier domizilierten Dampfschiffahrtsgesellschaften hervor, soweit diese bei der Abfassung der Berichts bekannt sind.

	1904	1905	1906
Hollandsche Stoomboot-Maatschappij . .	— pCt.	— pCt.	4 pCt.
Java—China—Japan-lijn	5 „	5 „	4½ „
Kon. Nederl. Stoomboot-Maatschappij .	7 „	8 „	8 „
Koninklijke Paketvaart-Maatschappij . .	7 „	9 „	9½ „
Kon. West-Indische Maildienst	7 „	5 „	8 „
Hollandsche Scheepvaart-Maatschappij .	— „	— „	— „
Stoomboot-Maatschappij „Hollandia". .	— „	— „	— „
Stoomboot-Reederij „Baltic".	— „	— „	— „
Stoomvaart-Maatschappij „Amstel". . .	— „	— „	— „
Stoomvaart-Maatschappij „Amsterdam".	— „	— „	— „
Stoomvaart-Maatschappij „Nederland" .	8.8 „	9.3 „	10 „
Stoomvaart-Maatschappij „Oostzee" . .	2½ „	— „	— „
Vrachtvaart-Maatschappij „Bothnia" . .	4 „	2½ „	2 „
Zuid-Amerika lijn	— „	— „	— „

Den uns von hiesigen Cargadoren und Expediteuren verschafften Informationen entlehnen wir folgende Einzelheiten:

Die Herrn **van Es & van Ommeren** halten den Verlauf der Geschäfte im Allgemeinen für ziemlich befriedigend.

Der Verkehr mit Hamburg war jedoch bedeutend geringer, als ein Jahr vorher und es sind die Resultate desshalb nicht zu loben. Die Frachten waren überdies gedrückt.

Liverpool und *Bremen* blieben ungefähr auf derselben Höhe mit dem Jahr 1905.

Die Dampfer der geregelten Fahrt von Amsterdam auf Leith (Schotland), deren Agenten die Herrn **Gemmening und Penning** sind, machten wie in den vorigen Jahren 52 Reisen vice versa.

Die Firma **B. J. van Hengel** teilt mit, dass von ihr im abgelaufenen Jahr mit den Dampfern *Drammen* und *Odin* der geregelte Dienst zwischen Amsterdam—Gothenburg und Christiania vice versa unterhalten wurde und mit den Dampfern *Amsterdam* und *Svea* der Dienst zwischen Amsterdam—Malmö—Helsingborg und Stockholm, und retour von schwedischen Häfen in den Bothnischen Golf; im Monat September jedoch wurde der Damfer *Svea* in denselben Dienst auf Lübeck aufgenommen, während an dessen Stelle der Dampfer *A. Wicander* für den Dient nach hier in die Fahrt gebracht wurde.

Die erstgenannten Dampfer gehören der Reederei „Olaf Rustad" in Christiania und die letztgenannten der „Nya Rederiaktiebolaget" in Stockholm.

Der Transport mit diesen Linien nahm im abgelaufenen Jahr nicht zu.

Die Herrn **van Leeuwen, de Kuyper & Tusschenbroek** expedierten während des Jahrs 1906 52 Dampfer von hier nach London.

Der Verlauf der Geschäfte darf ziemlich befriedigend genannt werden.

Die Herrn **Wm. H. Müller & Co**. teilen mit, dass u. a. während des Jahrs 1906 von Australien und Niederl. Indien 31 Boote von der Deutsch-Australischen Dampfschiffahrtsgesellschaft und von Japan, China, Singapore und Penang 10 Postdampfer des Norddeutschen Lloyd, letztere hauptsächlich mit Ladungen Deli Tabak, an ihre Adresse hier angekommen seien.

Sie haben begründete Hoffnung, dass in 1907, wenn die Entfernung, resp. Veränderung der Brücken im Nordsee-Kanal eine Tatsache sein wird, auch die grösseren Boote des Norddeutschen Lloyd die Ladungen Deli Tabak direct nach Amsterdam bringen werden, da bis jetzt diese grösseren Dampfer unsere Häfen nicht erreichen konnten.

Im Dienst von Amsterdam nach Niederl. Indien und Australien des Norddeutschen Lloyd via Suezkanal wurden 10 Dampfer expediert und kamen 6 Dampfer von genannter Gesellschaft aus Australien und Niederl. Indien binnen.

Am geregelten Dienst Amsterdam—Hull vice versa expedierten sie ausgehend 43 Boote und hatten binnenkommend 50 Dampfer an ihre Adresse.

Die Firma **W. de Lorme van Rossem** schreibt uns:

Durch die starke Concurrenz der geregelten Linien nimmt die Anzahl der von hier befrachteten Segelschiffe von 100/200 Tonnen allmählig ab. Es finden zwar für Zaansche Rechnung geregelt Befrachtungen derartiger kleiner Schiffe mit Reis und Reismehl nach der Ostsee statt, wofür im Verhältnis ziemlich gute Ziffern angelegt werden. Einige dieser Schiffe

brachten Ladungen Cokes von England an, die hauptsächlich für den Consum bestimmt waren.

Durch das Steigen der Metallpreise sind die Schiffslaufereien in Nordholland sehr im Schwang und wurden von England besonders alte Marineschiffe gekauft, wovon das Metall via Amsterdam hauptsächlich nach Italien verschifft wird, so dass indirect unser Hafen von der Lebhaftigkeit in diesem Geschäft profitiert.

Die Firma **de Wed. Jan Salm & Meijer** macht uns folgende Mitteilungen:

Linie Amsterdam—Hamburg vice versa. Was die ausgehende Ladung „Lokalgüter" betrifft, so war diese befriedigend, da, abgesehen von ein Paar Ausnahmen, alle Artikel quantitativ einen nicht unbedeutenden Fortschritt zeigen. Die Ladung aus hier ankommenden oder unsere Häfen nur anlaufenden Dampfern von Ost- und Westindien war jedoch beträchtlich geringer, als vorige Jahre; einmal waren die Anfuhren, hauptsächlich von Copra, ansehnlich kleiner und dann mussten wir die von der Gesellschaft Nederland hier angebrachten und für Hamburg bestimmten Ladungen entbehren, da diese Gesellschaft, in Abweichung von ihrer früher befolgten Verschiffungsweise, mit eigenen Mitteln die Verladung nach Hamburg bewerkstelligte.

Die Retourladung von Hamburg war oft ungenügend und wenig befriedigend. Der Rübenzucker, der in andern Jahren einen wichtigen Teil der Retourladung ausmachte, blieb aus.

Linie Amsterdam—St. Petersburg. Auch in diesem Verkehr durfte, was die „Lokalgüter" betrifft, ein Fortschritt constatiert werden. Doch blieb der Gesamtbetrag des verschifften Tonnenmasses nicht unansehnlich hinter 1905 zurück.

In unserer Expeditionsabteilung waren wir beinahe stets genügend beschäftigt und waren die Resultate befriedigend.

Die van den Herrn **Gebr. Scheuer** vertretene Goole Steam Shipping (Lancashire & Yorkshire-Railway) unterhielt in 1906 den geregelten Dienst Goole-Amsterdam. Die Abfahrten, welche von beiden Häfen 2 mal per Woche stattfanden, geschahen mit den eigenen schnelllaufenden Dampfern dieser

Gesellschaft. Der Güterverkehr in beiden Richtungen war sehr befriedigend.

Die Herrn **Wed. Jan van Wesel & Zoon** halten durch einandergenommen das Jahr 1906 nicht für ungünstig; von ihren interessanten Bemerkungen haben wir bereits in unserer Uebersicht des Frachtenmarkts Gebrauch gemacht.

Ueber die hier bestehenden **Schleppdienste** kann mitgeteilt werden, dass durch den **Schleppdienst Nordholland** geschleppt wurden.

Auf dem Nordseekanal:	*Segelsch.*	*Dampfsch.*	*Total.*
IJmuiden—Amsterdam	50	259	309
Amsterdam—IJmuiden	51	279	330
IJmuiden—Zaandam	—	51	51
Zaandam—IJmuiden	—	74	74
Auf dem IJ und in den Docks.	24	813	837

und dass der **Schlepp- und Trinkwasserdienst, früher Rutters**, ausser seinem gewöhnlichen Dienst im Hafen, 13 Seeschiffe nach IJmuiden schleppte und 133 Reisen nach dem Rhein machte.

Wie gewöhnlich lassen wir jetzt einige Tabellen über den Binnenschiffahrtsverkehr folgen, woraus hervorgeht, dass, im Gegensatz zu der über 1905 constatierten Abnahme im Verkehr durch die Oranjeschleusen, im Jahr 1906 eine Zunahme stattgefunden hat, wodurch die Totalziffer von 1904 noch etwas übertroffen wird.

Schiffartsbewegung durch die Oranjeschleusen.

A. ABFAHRT NACH AUSWÄRTS.

Anzahl Fahrzeuge in Schellingwoude geschleust.

In den Monaten	1902	1903	1904	1905	**1906**
Januar.	1,071	927	504	548	**1,071**
Februar	147	1.757	1,675	1,575	**1.802**
März.	2,831	2,304	2,287	2,026	**2.397**
April	3,158	2,302	2,421	2,093	**2 744**
Mai.	3,414	3,365	3.109	2,500	**3,259**
Juni	4,065	3,734	3,861	3,148	**3.119**
Juli.	4,321	4,163	4.078	4 356	**4.041**
August.	4,381	4,732	4.311	4,213	**3 935**
September	4,519	4,804	4,345	4.052	**3 951**
October	3,756	4,070	3,041	3,070	**3.633**
November.	1,582	2,694	2,350	2.139	**2.382**
December.	555	1,634	1.612	2,089	**1,304**
Zusammen . .	33,800	36,486	33,594	31,809	**33,638**

B. AUFFAHRT NACH BINNEN.

Anzahl Fahrzeuge in Schellingwoude geschleust.

In den Monaten	1902	1903	1904	1905	**1906**
Januar.	1,264	833	391	431	**941**
Februar	172	1,579	1.780	1,423	**1.677**
März	2,352	2.300	2.007	2,128	**2,878**
April	3,159	2,395	2,445	2,161	**2,805**
Mai.	3,476	3,519	3.182	2,696	**3,126**
Juni	4,231	3,502	3.824	3,184	**3,210**
Juli	4,235	3,941	4,077	4,123	**4,027**
August.	4,431	4.708	4,188	4.256	**3,954**
September.	4,558	5,007	4,276	4,269	**3,935**
October	3,724	4,144	3,217	3,179	**4.101**
November.	1,785	2,804	2,143	2,344	**2.259**
December.	220	1,549	1,550	1,858	**1.831**
Zusammen . .	33,607	36,281	33,080	32,052	**33.744**

Die Gesamtanzahl und der Inhalt der Binnenfahrzeuge, welche nach Amsterdam gekommen sind, steht nahezu gleich mit den vorigen Jahr; die Anzahl war reichlich 500 weniger, aber der Inhalt um mehr als 20,000 Tonnen grösser. Auch die Verteilung über die verschiedenen Zugangswege unserer Stadt gibt wenig Unterschied; nur durch die Overtoomsche Schleuse wurde eine ziemlich geringere Anzahl geschleust.

ANGABE der Anzahl Binnenfahrzeuge (wofür Hafengeld per Reise bezahlt ist) durch die verschiedenen Zugänge in die Gemeinde Amsterdam binnengekommen während des Jahrs 1906.

FAHRWASSER.	Anzahl Fahrzeuge über 4 Tonnen.	Inhalt in Tonnen.	Anz. Fahrzeuge von 4 Tonnen und darunter.	Total Anzahl Fahrzeuge.	Bemerkungen.
Y-zijde	22,989	2,048,770	1,210	24,199	Die Fahrt war infolge Frostes während der letzten fünf Tage des Jahrs unterbrochen.
Amstelschutsluis. . . .	4,630	203,824	520	5,150	
Pompstation	—	—	151	151	
Jacob van Lennepkade.	6	365	133	139	
Overtoomschesluis. . .	9,288	489,100	479	9,767	
Boerenwetering	16	242	44	60	
Willemspoort	421	17,494	36	457	
Nieuwe vaart	19	349	18	37	
Total . . .	37,369	2,760,144	2,591	39,960	

JÄHRLICHE ANGABE der Schiffahrtbewegung, durch die untenstehenden Schleusen und Zugänge zu den Binnenwassern dieser Gemeinde vom 1. Januar bis und mit dem 31. December 1906.

POSTEN.	Schuiten und Bakken.	Tjalken und Pramen.	Jachten und Bokken.	Jaagschuiten.	Diversen unter 4 M3.	Dampfer.	Gemeinde Fahrzeuge.	Total.
Oosterdoksluis . . .	33,519	2,421	533	486	7,195	24,251	6,758	75,163
Westerdoksluis . . .	18,278	3,304	2,441	63	11,793	25,442	6,856	68,177
Amstelschutsluis . .	63,134	2,616	14,455	3,056	20,114	22,177	11,986	137,538
Oostertoegang . . .	24,492	11,297	12,906	5,354	20,020	66,328	11,729	152,126
Kraansluis	28,517	877	1,254	61	14,805	18,999	1,034	65,547
Westerkeersluis. . .	51,784	8,694	10,086	1,847	17,153	11,830	10,094	111,488
Rapenburgersluis. .	13,731	3,231	6,748	8,368	8,369	8,711	3,816	52,974
Keersluis Oosterdok.	30,065	2,498	2,268	1,309	4,704	6,588	5,394	52,826
Brug Nieuwe Vaart.	5,380	122	867	455	2,839	3,194	5,402	18,259
Westertoegang . . .	11,706	2,045	12,254	1,766	12,634	29,097	2,346	71,848
Haarlemmersluis . .	36,769	2,333	4,452	814	5,182	2,592	2,552	54,694
Weteringsluis . . .	5,182	—	166	—	18,830	156	1,294	25,628
SluisHaarlemm.vaart	1,410	—	463	8	593	568	22	3,064
Zeeburgersluizen . .	4,258	347	1,109	16	1,598	2,871	3,167	13,366
Jac. v. Lennepkanaal	10,658	2,768	8,694	3,769	15,187	5,214	5,887	52,177
Overtoomschesluis. .	13,728	14,051	14,982	4,898	17,348	16,267	1,911	83,185
Pompstation. . . .	6,663	5,939	6,284	130	6,423	6,077	13,828	45,344
Total. . . .	359,274	62,543	99,962	32,400	184,787	250,362	94 076	1,083,404

Ueber den **Rheinfahrtsverkehr** können wir mitteilen, dass der im vorigen Jahr constatierte Fortschritt erhalten blieb und die Anzahl der für unsern Hafen in Lobith einklarierten Tonnen wieder ansehnlich zunahm.

Wenn wir das besondere Hindernis im Verkehr mit dem Rhein, den während der letzten Hälfte des Jahrs höchst ungünstigen Wasserstand auf dem Fluss, berücksichtigen, so glauben wir diesen Fortschritt befriedigend nennen zu dürfen, wenn wir ihn auch grösser wünschen würden.

Der Wert der Rheinfahrt für unseren Hafen ist nicht leicht zu überschätzen und glauben wir, dass dieser wichtige Verkehr noch erheblich vergrössert werden kann, wofür sicher alle Kräfte angestrengt werden müssen. Bereits sind die vom Rhein kommenden Schiffe hier von Hafengeldern freigestellt, die Eröffnung der zweiten Schleuse im Merwedekanal in Utrecht ist der Verkürzung der Reise beförderlich und Alles, was getan werden kann, um den Verkehr des Rheins über unsere Häfen zu leiten, wird ernstlich erwogen werden. Dazu gehört u.a. auch das bei strengem Frost so lange als möglich Offenhalten des Merwedekanals. Vermutlich wird unsere Kommission für den Merwedekanal diese und andere noch zu ergreifenden Massregeln zum Gegenstand ihres Studiums machen.

Er kamen hier an:

in 1902	615	Rheinschiffe,	messend	289,739 M³.
„ 1903	564	„	„	262,491 „
„ 1904	715	„	„	303,628 „
„ 1905	891	„	„	347,529 „
„ **1906**	**751**	„	„	**346,167** „

und gingen ab:

in 1902 . . .	807	Rheinschiffe,	messend	418,995 M³.
„ 1903 . . .	742	„	„	409,413 „
„ 1904 . . .	838	„	„	395,497 „
„ 1905 . . .	1,021	„	„	464,094 „
„ **1906** . . .	**991**	„	„	**476,336** „

Die *Anzahl* nahm also ab, aber die Inhaltsgrösse blieb einkommend gleich und nahm ausgehend zu; der durch-

schnittliche Inhalt der Schiffe war also nicht unansehnlich grösser und betrug *einkommend* **461 M³.** gegen 300 M³. in 1905 und *ausgehend* **481 M³.** gegen 454.

Schifffahrtsbewegung in Zeeburg.

In der *Richtung nach der Lek* fuhren:

	RHEINSCHIFFE.					BINNENSCHIFFE.				SCHLEPP-BOOTE.
	Leer.		Geladen.		Gesamte geladene Quantität.	Segelschiffe.		Dampfer.		
	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl	Gesamter Tonnen-Inhalt.		Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.
in 1899	67	5,699	882	438,589	361,926	14,771	1,491,806	2532	273,485	2,470
„ 1900	115	18,492	758	372,354	306,335	17,722	1,652,209	3304	300,827	2,603
„ 1901	233	48,121	630	333,736	281,305	19,015	1,821,664	3447	305,842	2,949
„ 1902	370	105,160	625	332,796	275,330	19,871	1,945,670	3471	810,657	3,153
„ 1903	318	76,031	625	336,456	270,500	19,960	2,065,115	4172	346,528	3,099
„ 1904	283	72,725	651	329,869	247,583	19,335	2.131,224	4770	380,313	3,148
„ 1905	317	84,511	742	326,277	264,458	19,500	2.237,602	4750	390,478	3,217
„ 1906	159	31,913	788	387,864	313,467	21,426	2,406,831	4658	413,094	3,320

In der *Richtung nach Amsterdam:*

	RHEINSCHIFFE.					BINNENSCHIFFE.				SCHLEPP-BOOTE.
	Leer.		Geladen.		Gesamte geladene Quantität.	Segelschiffe.		Dampfer.		
	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.		Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.
in 1899	217	151,704	849	404 109	276,592	14 970	1,415,463	2434	252,502	2,437
„ 1900	168	88,633	859	439,749	317,036	17,947	1,584,644	3282	280,412	2,570
„ 1901	226	100,596	874	428,631	328,717	19,295	1,717,909	3307	273,935	2,839
„ 1902	188	86,476	1007	466,907	372,278	19,576	1,829,259	3413	286,193	2,963
„ 1903	187	97,531	921	439,055	363,551	19,687	1,963.327	4386	340,943	2,917
„ 1904	114	63,691	1048	477,815	374,455	19.473	2,091,112	4803	375,603	3,020
„ 1905	100	48,310	1207	549,371	452,993	19,284	1,979,932	5137	404,644	3,108
„ 1906	90	45,365	1139	541,304	436,636	21,156	2,272,399	4999	424,943	3,133

Monatliche Schiffahrtsbewegung durch die Schleusen des Merwedekanals, während des Jahrs 1906.

A. Richtung nach der Lek.

1906	RHEINSCHIFFE.					BINNENSCHIFFE.				SCHLEPP-BOOTE.
	Leer.		Geladen.			Segelschiffe.		Dampfer.		
	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Gesamte Quantität.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.
Januar	12	2,715	49	24,539	21,207	1,072	127,297	320	30,208	209
Februar....	7	1,531	52	21,785	16,447	1,487	167,356	333	28,432	236
März......	5	1,068	72	32,427	26,099	1,642	184,925	395	34,611	265
April......	22	6,646	66	32,899	25,999	1,786	206,887	351	31,774	265
Mai.......	19	5,073	76	32,604	27,534	2,100	226,844	407	37,740	317
Juni	18	4,479	65	35,748	29,474	2,224	210,503	375	33,941	302
Juli.......	15	3,227	81	41,613	34.246	1,915	216,409	459	38,516	330
August	24	7,200	92	46,018	41,206	1,872	218,609	437	37,792	311
September..	18	4,879	76	40,234	31,100	1,916	225.516	406	35,036	277
October ...	3	235	44	22.814	16,145	2,283	255,341	469	41,345	299
November ..	3	825	55	25,396	16,634	1,923	218,953	386	35,936	284
December ..	13	4,035	60	31,787	27,376	1,206	149.131	320	27,713	225
Tot. in 1906	159	31,913	788	387,864	313,467	21,426	2,406,831	4658	413,094	3,320
Tot. in 1905	317	84,511	742	326.277	264,458	19.500	2,237,602	4750	390,478	3,217

B. Richtung nach Amsterdam.

1906	RHEINSCHIFFE.					BINNENSCHIFFE.				SCHLEPP-BOOTE.
	Leer.		Geladen.			Segelschiffe.		Dampfer.		
	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Gesamte Quantität.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.
Januar	6	1,531	71	22,511	24,320	1,002	118,908	380	31,924	186
Februar....	5	1,147	74	31,259	23,143	1,485	163,727	387	32,967	229
März......	7	4,823	100	47,348	40,132	1,578	173,101	446	37,536	255
April......	9	5,175	101	51,728	43,674	1,892	207,455	379	33,137	280
Mai.......	6	1,495	113	54.931	45,344	2,159	220,162	416	36,943	306
Juni	7	1,756	110	48,536	42,086	2,152	205,977	390	33,941	278
Juli.......	14	8,942	108	54,247	48,614	2,107	218,544	496	39,246	308
August	10	4,546	116	56,999	48,505	1,890	197,320	448	37,518	287
September .	10	3,611	105	49,087	38,197	1,853	195.196	410	35,908	252
October....	2	109	94	41.865	30,873	1,957	213,296	499	41,776	284
November..	6	6,199	63	30,582	17,646	1,845	216.532	414	36,290	260
December..	8	6.031	84	42,201	34,092	1,236	142.181	334	27,757	208
Tot. in 1906	90	45,365	1139	541,304	436,636	21,156	2,272,399	4999	424,943	3,133
Tot. in 1905	100	48,310	1207	549,371	452,993	19,284	1,979,932	5173	404,644	3,108

Aus obenstehenden Tabellen ergibt sich, dass der Verkehr auf dem Merwedekanal noch stets zunimmt; bemerkenswert ist die grosse Abnahme leerer Rheinschiffe in der Richtung nach der Lek, welche Abnahme — wenn nicht in Anzahl, so doch in Tonneninhalt — reichlich durch die Zunahme der geladenen Rheinschiffe aufgewogen wird.

Die in der Binnenfahrt verwendeten Dampfer werden offenbar jetzt grösser gebaut, da auch wieder in den letzten Jahren der durchschnittliche Inhalt grösser geworden ist.

Schiffahrt auf dem Merwedekanal.

I. *Rhein- und Binnenschiffe.*

	Anzahl Schiffe.	Tonneninhalt.
1893	28,560	2,546,970
1894	31,049	2,824,159
1895	30,674	2,781,709
1896	37,283	3,462,778
1897	37,100	3,671,946
1898	40,145	4,400,095
1899	36,722	4,433,357
1900	44,155	4,737,320
1901	47,027	5,030,434
1902	48,521	5,363,111
1903	50,251	5,664,996
1904	50,477	5,922,357
1905	51,037	6,021,125
1906	**54,415**	**6,523,713**

II. *Rheinschiffe.*

	Anzahl Schiffe.	Tonneninhalt.
1893	1,360	400,550
1894	1,427	428,579
1895	1,509	472,214
1896	1,562	561,513
1897	1,595	623,237
1898	2,092	1,024,608
1899	2,015	1,000,101
1900	1,900	919,228
1901	1,963	911,084
1902	2,190	991,339
1903	2,046	949,073
1904	2,096	944,100
1905	2,366	1,008,469
1906	**2,176**	**1,006,446**

Von diesen letzten war reichlich 80 pCt. nach Amsterdam bestimmt oder kam von da.

Uebersicht der hauptsächlichsten Einklarierungen in Lobith den RHEINHAFEN Amsterdam betreffend. (Quantitäten in Tonnen von 1000 K.G.).

ARTIKEL.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.
Salpeter-, Salz-, Schwefelsäure	222	58	548	156	1045
Stein, roh und bearbeitet...	14972	14936	11826	22375	14733
Eisen, roh und in Blöcken .	4379	1222	1529	3812	7220
Andere unedle Metalle.....	1333	1682	2205	3851	4046
Rohtabak	28	38	122	39	26
Zucker, Melasse, Sirup	57	72	29	12	15
Kaffee, Cichorie, Cacao.....	70	103	115	92	53
Wein....................	1412	2378	1618	1890	1926
Mehl und Mehlfabrikate....	411	832	3481	5005	6044
Oelsaat..................	43	—	—	—	7
Gerste...................	1576	2128	2819	2645	758
Weizen, Roggen, Spelt.....	—	—	—	—	—
Salz....................	—	1	—	—	—
Soda....................	826	819	834	995	620
Erde, Lehm, Sand, Kies., Kreide	36180	8893	17813	39600	22506
Cement, Tras, Kalk........	27486	28643	30043	26446	27392
Teer, Harz, Asphalt.......	1091	567	4749	840	2071
Steinkohlen..............	35503	37886	28034	21885	17169
Steingut, Porzellan........	1732	1851	2803	2628	2683
Glas und Glaswaaren	881	1124	1228	1527	1443
Bearbeitetes Eisen.........	26510	32541	34275	40944	71826
Werkzeuge und Teile......	656	936	1041	1091	1716
Emballage................	328	1220	1274	567	198
Andere, nicht besonders	43525	42868	44964	51522	60809
TOTAL....	199231	180798	191350	227922	244306

Uebersicht der hauptsächlichsten Ausklarierungen in Lobith den RHEINHAFEN Amsterdam betreffend. (Quantitäten in Tonnen von 1000 K.G.).

ARTIKEL.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.
Salpeter-, Salz-, Schwefelsäure	2	145	—	—	—
Stein, roh und bearbeitet...	769	2135	2196	1845	4159
Eisen, roh und in Blöcken..	7479	7229	3121	4614	10708
Andere unedle Metalle.....	2957	5936	7327	11427	12151
Rohtabak................	1937	2583	2440	2044	2550
Zucker, Melasse. Sirup.....	12915	11406	8315	8395	8909
Kaffee, Cichorie, Cacao.....	1816	2317	2853	2631	2105
Wein..................	2812	3340	4358	5982	5680
Mehl und Mehlfabrikate....	6653	10161	12821	10897	18503
Oelsaat.................	17815	10369	9674	25385	21425
Gerste..................	822	1486	1113	2809	1346
Waizen, Roggen, Spelt.....	5558	325	1769	5190	1805
Reis....................	1981	2420	6101	4495	5916
Hart besägtes Holz........	867	716	874	890	2020
Weich besägtes Holz.......	14206	11608	8988	10007	8376
Harte Stämme u.s.w.......	604	780	730	1404	1336
Petroleum u. a. min. Oele..	55760	62258	40515	28282	21653
Fette Oele und Fette......	7151	6240	5492	7266	4394
Farbholz................	47	180	416	66	303
Rohe Wolle..............	3093	3781	2793	2887	2389
Rohbaumwolle............	186	345	26	9	8
Eisenerz................	11451	2814	5385	882	6310
Spiritus und Spirituosen....	555	710	720	831	870
Andere, nicht besonders.....	94533	106334	109482	112160	151693
TOTAL....	251969	255618	237509	250398	294639

Hauptsächlich die *Einklarierungen* von Roheisen und Mehl nahmen ansehnlich zu, während die von Stein, Gerste, Erde, Lehm und Steinkohlen geringer waren.

Die *Ausklarierungen* nahmen hauptsächlich bei Stein, Eisen, Mehl, Reis und Eisenerz zu, während die van Oelsaat, Gerste, Waizen, Roggen, Petroleum, Oelen und Fetten geringer waren.

Die Uebersichten des Totalverkehrs der in Lobith ein- und ausklarierten Güter, welche wir sonst in dieses Kapitel aufgenommen haben, müssen wir dieses Mal weglassen, weil diese beim Abdrucken dieses Berichts von der Regierung noch nicht veröffentlicht worden sind.

Von Interessenten an der Amsterdamschen Rheinfahrt erhielten wir einige Mitteilungen, denen wir Folgendes entlehnen:

Die Direction der **Nieuwe Rijnvaartmaatschappij** berichtet, dass diese noch jugendliche Unternehmung auch im abgelaufenen Jahr ihrer Aufgabe hat genügen können, nämlich genügend für die geregelte An- und Abfuhr von Transitogütern zu sorgen und dies auch trotz des höchst ungünstigen Wasserstandes, unter welchem der Rheinverkehr während der letzten 5 Monate beinahe fortwährend zu leiden hatte. Dieses, seit Jahren in diesem Grade nicht bekannte Hindernis des Rheinverkehrs gab Veranlassung, um die Boote dieser Gesellschaft temporär auch der Fahrt nach Frankfurt zur Verfügung zu stellen, wozu sie durch das Fertigwerden der *Naaldwijk* und *Velduwijk*, zwei Booten von 650 Tonnen Ladvermögen, die im September in die Fahrt kamen, in den Stand gesetzt wurde.

Die Flotte, jetzt bestehend aus:

7 Dampfern à 650 Tonnen.
3 „ „ 450 „

nebst 8 Lichtern und Plattkähnen, welche für den Dienst an der IJkade zum temporären Aufschlag und zum Transport von Gütern von und nach den Seedampfern nötig sind, setzt

die Reederei in den Stand, die Verbindung mit den Rheinhäfen bis und mit Mannheim geregelt zu unterhalten und zweimal per Woche mit den bedeutendsten und einmal per Woche den dazwischen liegenden Plätzen.

Vollbracht wurden in **1906 109** Reisen gegen 88 in 1905; befördert wurden aufwärts **46,191** Tonnen gegen 40,872 in 1905 und abwärts **34,255** Tonnen gegen 26,637 in 1905.

Durch **Voigt & Geber's Transportmaatschappij** wurden befördert:

Nach Mannheim	mit 129	Schiffen	77,356,346 K.G.
„ Unterrhein	„ 29	„	14,021,617 „
Von Mannheim	„ 71	„	26,960,048 „
„ Unterrhein	„ 38	„	28,734,000 „
	Total in 1906		147,072,011 K.G.

während die **Rhein- und Seeschiffahrt-Gesellschaft** in Cöln uns mitteilte, dass im Verkehr mit Amsterdam von ihr verwendet werden:

zu Berg	101 Rheinschiffe	mit	45,483 Tonnen.
	55 Dampfer	„	11,377 „
und zu Tal	99 Rheinschiffe	„	37,958 „
	54 Dampfer	„	10,659 „

Tiefgang der durch die Nordseeschleusen geschleusten Schiffe.

A. TIEFGANG BIS 64 dM.

Anzahl im Jahr.	40 und weniger.	41—45	46—50	51—55	56—60	61	62	63	64
1878	1,632	429	280	180	102	7	10	6	5
1879	1,699	504	265	226	109	34	15	14	6
1880	1,826	570	336	234	150	23	18	17	11
1881	1,804	646	379	228	158	25	13	25	17
1882	1,824	627	400	304	212	22	22	16	19
1883	1,719	572	475	269	170	43	28	25	15
1884	1,838	621	495	275	163	34	25	28	14
1885	1,661	614	490	238	164	23	30	24	27
1886	1,663	588	496	205	140	36	18	10	25
1887	1,807	581	443	247	161	31	35	23	31
1888	1,686	674	459	264	192	28	27	23	32
1889	1,819	713	439	266	195	27	26	27	28
1890	1,865	753	426	230	178	29	36	25	34
1891	1,817	749	517	297	198	36	40	27	36
1892	1,752	670	455	296	237	53	41	39	32
1893	1,811	627	488	288	189	60	55	24	23
1894	1,903	705	560	302	194	41	27	29	42
1895	1,577	715	534	314	235	44	40	21	39
1896	1,668	896	639	299	234	40	29	22	33
1897	1,887	921	572	334	264	36	26	26	32
1898	1,804	858	551	304	210	35	82	20	35
1899	1,803	849	674	361	264	42	34	22	36
1900	1,802	909	690	443	242	46	26	33	43
1901	1,826	971	674	401	227	46	36	32	30
1902	1,637	919	640	455	242	42	26	40	20
1903	1,471	841	631	443	267	51	27	34	26
1904	1,437	949	698	447	283	44	35	32	32
1905	1,599	953	707	470	290	61	47	33	31
1906	1,664	903	789	496	318	57	43	39	38

B. TIEFGANG UEBER 65 dM.

Anzahl im Jahr	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84
1878	1	1	2	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1879	9	1	3	1	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1880	5	9	6	1	2	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1881	12	6	4	2	3	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1882	8	12	9	4	8	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1883	17	11	5	1	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1884	35	11	14	2	2	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1885	17	19	7	13	2	4	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1886	27	23	15	9	3	4	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1887	16	12	15	13	4	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1888	23	14	17	12	6	3	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1889	25	23	13	6	7	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1890	22	19	19	22	13	9	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1891	19	19	15	23	7	10	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1892	40	20	20	17	9	4	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1893	18	14	21	20	17	15	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1894	30	28	24	27	16	19	11	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1895	29	21	24	17	13	27	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1896	34	30	27	22	18	25	13	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1897	44	29	30	18	20	28	13	10	11	6	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—
1898	51	31	34	30	25	26	14	15	4	2	4	2	1	—	—	—	—	—	—	—
1899	37	24	39	38	31	27	18	11	11	1	3	2	1	—	—	—	—	—	—	—
1900	41	33	37	28	15	19	16	14	6	3	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—
1901	30	27	33	32	14	21	11	14	4	6	8	1	2	—	1	—	—	—	—	—
1902	28	18	35	14	17	20	20	17	12	11	10	7	3	7	3	3	—	—	—	—
1903	34	24	20	15	16	29	20	16	17	17	6	4	4	3	1	—	—	—	—	—
1904	30	17	28	23	22	33	12	15	11	10	11	8	3	—	1	1	—	2	—	—
1905	29	21	20	28	16	21	14	13	14	7	5	1	6	2	3	1	1	—	—	—
1906	22	28	33	25	16	21	7	13	14	12	11	9	3	8	8	—	1	—	—	1

Die Totalanzahl der Schiffe stimmt in den Jahren vor 1904 nicht mit der Angabe der durch die Nordseeschleusen geschleusten Schiffe überein, weil nicht von allen Kleinen Schiffen der Tiefgang aufgezeichnet wurde.

Angaben der Anzahl und des Tiefgangs der Seeschiffe in 1906 monatlich durch die Nordseeschleusen geschleust.

1906.	Anzahl Schiffe mit dem Tiefgang in Dezimetern.																												
Monate.	40 und weniger.	41—45	46—50	51—55	56—60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	Total.
Januar....	98	78	61	26	23	4	3	1	4	2	—	2	1	—	1	1	1	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	309
Februar ..	93	66	59	26	15	3	1	5	2	1	2	4	2	—	2	1	—	—	3	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—	289
März.....	108	81	64	81	14	5	4	4	4	2	5	1	2	3	2	1	3	4	2	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	343
April....	116	89	60	26	16	2	5	3	4	1	3	3	4	2	1	2	1	2	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	344
Mai.....	143	86	67	46	27	4	1	6	4	2	2	6	2	—	—	—	1	2	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	405
Juni.....	174	73	59	43	37	3	6	3	3	1	3	4	2	2	4	1	—	2	2	3	—	—	1	1	—	1	—	—	—	428
Juli.....	191	70	66	57	35	9	2	4	6	4	1	—	3	1	3	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	455
August...	161	66	71	51	27	8	5	2	4	—	3	1	4	4	3	—	—	1	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	414
September.	164	73	72	37	39	2	3	4	3	2	1	1	—	2	2	—	2	1	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	411
October...	151	82	73	52	33	9	7	—	2	2	3	5	2	1	2	1	—	—	1	—	2	1	1	1	—	—	—		—	431
November.	137	72	68	48	31	3	3	5	1	2	4	1	1	—	1	—	1	1	—	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	383
December.	128	67	69	53	21	5	3	2	1	3	1	5	2	1	—	—	2	—	1	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—	367
Total in 1906	1664	903	789	496	318	57	43	39	38	22	28	33	25	16	21	7	13	14	12	11	9	3	8	8	—	1	—	—	1	4579

Schiffe durch die Nordseeschleusen geschleust.

Jahr 1906.	Nach See.		Aus See.		Zusammen.	
	Zahl.	Inhalt M3.	Zahl.	Inhalt. M3.	Zahl.	Inhalt. M3.
Januar	922	739,760	832	691,153	1,754	1,430,913
Februar.	863	734,412	849	715,988	1,712	1,450,400
Marz	1,100	846,322	1,136	899,674	2 236	1.745,996
April	870	782,932	883	764.773	1,753	1,547,705
Mai	939	857,481	942	934,589	1,881	1,792,070
Juni	1.034	1,021,555	971	938,917	2,005	1,960,472
Juli	1,107	948,243	1,052	1,020.120	2,159	1,968,363
August	1,096	952,852	1.184	904,662	2,280	1,857,514
September . . .	1,261	903,197	1,292	887,991	2,553	1,791,188
October	1,553	1,018,942	1,472	1,013,441	3,025	2,032,383
November . . .	1,357	882,894	1,435	890,739	2,792	1,773,633
December. . . .	855	831,812	899	820,189	1,754	1,652,001
Zusammen in 1906	12,957	10,520,402	12,947	10,482,236	25,904	21,002,638

Zur Vergleichung mit den vorigen Jahren dient folgende Tabelle:

	Nach See.		Aus See.		Zusammen.	
	Zahl.	Inhalt M3.	Zahl.	Inhalt M3.	Zahl.	Inhalt M3.
Jahr 1876 nach der Eröffnung des Kanals am 1[0] November.	147	132,662 brutto	96	99,361 brutto	243	232,023brutto
Jahr 1877 . . .	1,706	1,462,178 „	1,607	1,421,598 „	3,376	2,883,776 „
„ 1878 . . .	1,655	1,581,504 „	1,587	1,601,369 „	3,242	3,182,873 „
„ 1879 . . .	1,919	1,857,833 „	2,094	1,953,980 „	4,013	3,811,813 „
„ 1880 . . .	2,214	2,107,188 „	2,281	2,157,774 „	4,495	4,264,962 „
„ 1881 . . .	2,266	2,320,927 „	2,337	2,269,397 „	4,603	4,590,324 „
„ 1882 . . .	2,321	2,580,370 „	2,353	2,595,825 „	4,674	5,175,695 „
„ 1883 . . .	2,773	2,742,049 „	2,821	2,695,242 „	5,594	5,437,291 „
„ 1884 . . .	2,776	2,979,764 „	2,660	2,952,598 „	5,436	5,932,362 „
„ 1885 . . .	2,744	3,022,977 netto	3,067	3,031,295 netto	5,811	6,054,272 netto
„ 1886 . . .	2,852	2,401,055 netto und718,719 brutto	3,090	2,428,920 netto und704,431 brutto	5,942	4,829,975 netto u. 1,423,150brutto
„ 1887 . . .	3,019	4,077,128 „	3,237	4,137,604 „	6,256	8,214,732 „
„ 1888 . . .	3,277	4,224,520 „	3,582	4,339,001 „	6,859	8,663,521 „
„ 1889 . . .	3,231	4,434,242 „	3,560	4,456,769 „	6,791	8,891,011 „
„ 1890 . . .	3,514	4,705,791 „	4,238	4,722,321 „	7,752	9,428,112 „
„ 1891 . . .	3,863	5,095,539 „	4,286	5,131,965 „	8,149	10,227,504 „
„ 1892 . . .	3,536	5,253,412 „	4,507	5,231,726 „	8,043	10,485,138 „
„ 1893 . . .	4,063	5,090,548 „	4,780	5,137,105 „	8,843	10,227,653 „
„ 1894 . . .	4,387	5,581,989 „	5,206	5,613,041 „	9,593	11,195,031 „
„ 1895 . . .	5,152	5,853,567	5,772	5,792,539 „	10,924	11,646,106 „
„ 1896 . . .	4,747	6,331,708 „	6,044	6,361,670 „	10,791	12,703,378 „
„ 1897 . . .	4,375	7,008,501 „	5,087	7,042,807 „	9,462	14,051,308 „
„ 1898 . . .	5,012	6,820,209 „	5,303	6,845,674 „	10,314	13,665,883 „
„ 1899 . . .	4,548	7,792,201 „	5,440	7,887,033 „	9,988	15,679,234 „
„ 1900 . . .	4,757	8,051,900 „	5,113	7,963,170 „	9,870	16,015,070 „
„ 1901 . . .	4,529	8,086,064 „	5.185	8,035,566 „	9,714	16,121,630 „
„ 1902 . . .	8,115	8,677,706 „	8,451	8,639,644 „	16,566	17,317,350 „
„ 1903 . . .	6,833	8,395,761 „	7,323	8,396,283 „	14,156	16,792,044 „
„ 1904 . . .	7,612	9,030,243 „	8,262	9,111,558 „	15,874	18,141,801 „
„ 1905 . . .	9,404	9,918,126 „	9,745	9,823,067 „	19,149	19,741,193 „
„ 1906 . . .	12,957	10.520,402 „	12,947	10,482,236 „	25,904	21,002,638 „

Schiffe durch die Oranjeschleusen geschleust.

JAHR.	Barken, Brikken, Schuner und Koffschiffe.	Rad- und Schrauben-Dampfer.	Tjalken, Pramen, Fischers und andere Fahrzeuge.	Totalen
1872 1) . . .	657	5,161	64,577	70,395
1873	734	6,266	79,753	86,753
1874	673	5,095	75,055	80,823
1875	497	4,726	63,712	68,935
1876	468	5,181	75,015	80,664
1877	198	7,293	83,377	90,868
1878	155	6,416	74,077	80,648
1879	150	5,918	67,811	73,879
1880	96	6,899	80,768	87,763
1881	121	7,273	71,005	78,399
1882	64	8,748	72,756	81,568
1883	37	8,958	82,258	91,253
1884	51	8,446	76,132	84,629
1885	42	10.890	75,101	86,033
1886	32	8,317	76,890	85,239
1887	31	8,395	81,011	89,437
1888	22	7,473	70,143	77,638
1889	16	8,323	76,370	84,709
1890	31	9,814	69,921	79,766
1891	22	13,065	93,731	106,818
1892	25	12,157	81,861	94,063
1893	22	10,264	78,705	88,991
1894 2)	22	11,338	76,654	88,014
1895	18	9,194	62,486	71,698
1896	14	9,234	65,079	74,327
1897	9	8,565	62,677	71,060
1898	18	9,980	64,153	74,151
1899 3) . . .	30	1,378	63,369	74,777
1900 4) . . .	30	11,439	60,198	71,667
1901 5) . . .	18	12,342	56,427	68,787
1902 6) . . .	16	13,407	53,984	67,407
1903 7) . . .	21	14,752	57,994	72,767
1904 8) . . .	20	14,720	51,934	66,674
1905 9) . . .	39	14,105	49,717	63,861
1906 10) . . .	50	17,383	49,949	67,382

1) Nach der Oeffnung der Schleusen am 18. März.

2) Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1899 wegen Eisversperrung vom 4. t/m. 19. Jan. unterbrochen.

3) Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1899 wegen Eisversperrung für Dampfboote von 14. t/m. 31. December und für Segelschiffe von 19. t/m. 31. December unterbrochen.

4) Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1961 wegen Eisversperrung für Dampfer von 1. t/m. 2. Jan. und für Segelschiffe von 1. t/m. 3. Jan. unterbrochen.

5) Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1901 durch Eisversperrung für Dampfboote von 6. t/m. 21. Januar und am 21. und 22. Februar und für Segelschiffe von 5. t/m. 24. Januar und von 15 t/m. 24. Februar unterbrochen.

6) Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1902 durch Eisversperrung für Dampfer am 8. und 9. Februar, von 15. t/m. 27 Februar, von 20. t/m. 30. November, von 4. t/m. 18. December und für Segelschiffe von 5. t/m. 27. Februar und von 20. November t/m. 19 December unterbrochen.

7) Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1903 durch Eisversperrung für Dampfboote von 16. t/m. 25. Januar und am 31. December, und für Segelschiffe von 15. t/m. 26. Januar und von 29. t/m. 31. December unterbrochen.

8) Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1904 durch Eisversperrung für Dampfer und Segelschiffe vom 1. t/m. 18. Januar unterbrochen.

9) Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1905 durch Eisversperrung für Dampfer am 16. und 17. Januar und von 21. t/m. 25. Januar und für Segelschiffe vom 16. t/m. 28. Januar unterbrochen.

10) Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1906 durch Eisversperrung für Dampfschiffe von 2. t/m. 4. Januar und von 29. t/m. 31. December und für Segelschiffe von 2. t/m. 5. Januar und von 23. t/m. 31. December unterbrochen.

Feste directe Dampferlinien von Amsterdam.

NACH:	Abfahrten.
Alexandria und Syrien	alle 14 Tage.
Antwerpen	3 mal per Woche.
Bordeaux und La Pallice	alle 14 Tage.
Bremen	wöchentlich.
Bristol und Swansea	wöchentlich.
Brussel	3 mal per Woche.
Danzig	alle 14 Tage.
Fowey	alle 14 Tage.
Genua, Livorno, Napels	wöchentlich.
Gibraltar, Tanger, Cadix	alle 28 Tage.
Goole	wöchentlich.
Gothenburg—Christiania	wöchentlich.
Grangemouth—Glasgow	wöchentlich.
Hamburg	2 mal per Woche.
Hull	3 mal per Woche.
Java und Sumatra (Stv. Mij. „Nederland")	alle 14 Tage.
do. do. (Stv. Mij. „Oceaan")	alle 21 Tage.
Kopenhagen	wöchentlich.
Königsberg	alle 21 Tage.
Leith	wöchentlich.
Liverpool	wöchentlich.
Lissabon	alle 14 Tage.
Londen	4 mal per Woche.
Malaga, Carthagena, Alicante, Barcelona, Tarragona und Valencia	alle 14 Tage.
Messina, Palermo, Catania	alle 14 Tage.
Malta	alle 14 Tage.
Malmö—Stockholm	alle 14 Tage.
Newcastle	wöchentlich.
Newport News	alle 14 Tage.
St. Petersburg	wöchentlich.
Piraeus, Salonica, Constantinopel und Smyrna	alle 14 Tage.
Plymouth	alle 14 Tage.
Reval	wöchentlich.
Riga	wöchentlich.
Southampton	alle 14 Tage.
Stettin	wöchentlich.
Suriname, Venezuela, Haiti, Curaçao	alle 14 Tage.
Montevideo, Buenos Ayres, Rosario, Süd-Amerika	alle 3 Wochen.

Dampferverbindungen von Amsterdam mit dem Binnenland in 1906.

Bestimmungsplatz.	Durchschnittliche Anzahl Reisen per Jahr.	Bestimmungsplatz.	Durchschnittliche Anzahl Reisen per Jahr.
Aalsmeer	2920	Per Transport	13,168
Alkmaar	1392	Leiden	1456
Amersfoort	104	Maastricht	104
Arnhem	260	Marken	150
Assendelft	104	Meppel	300
Bergen-op-Zoom	52	Middelburg	156
Beverwijk	720	Nieuwediep	824
Bolsward	104	Nieuwendam	3024
Boskoop	624	Nijmegen	104
Breda	52	Oostzaan	2136
Culemborg	52	Ouderkerk	2080
Deventer	312	Oudewater	52
Doesburg	208	Purmerend	876
Dokkum	52	Roelofsarendsveen	260
Dordrecht	260	Rotterdam	936
Durgerdam	1092	de Rijp	360
Edam	358	Schellingwoude	3796
Eindhoven	52	Raamsdonk	104
Elburg	312	Sneek	312
Franeker	52	Tiel	104
Gorcum	52	Twente	182
Gouda	468	Uithoorn	3484
Goes	104	Utrecht	312
Groningen	508	Venlo	52
Haarlem	572	Vlaardingen	360
Hardinxveld	104	Waalwijk	104
Harlingen	260	Woerden	104
Helmond	104	Wormerveer	1020
's Hertogenbosch	156	IJmuiden	624
Hoorn	404	Zaandam	5144
Krommenie	312	Zierikzee	52
Leeuwarden	312	Zutphen	208
Lemmer	730	Zwolle	672
Transportieren	13,168	Total	42,620

Regelmässige und Marktschiffe von Amsterdam ausgehend.

(Die mit * bezeichneten Fahrzeuge werden durch Motoren getrieben).

Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.	Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.
Nord-Holland.			
Aalsmeer	2	Transport 52 Plätze	
Aartswoud	1	Monnikendam	6
Akersloot	1	Muiden*	6
Alkmaar	2	Naarden*	4
Amstelveen*	2	Nederhorst-den-Berg *	täglich.
Andijk	2	Nes, de*	3
Ankeveen*	täglich.	Oud- en Nieuwe Niedorp. *	1
Avenhorn	2	Nieuw-Vennep*	4
Barsingerhorn	1	Noordeinde en N.Schermer.	1
Beemster	3	Noordwijk*	2
Bloemendaal	1	Oostzaan	1
Beverwijk*	1	Opmeer	2
Beverwijk*	täglich.	Opmeer*	1
Blaricum	3	Ouderkerk*	8
Bovenkarspel	2	Oude Sluis	1
Bovenkerk	2	Oudkarspel	1
Broekerhaven	2	Overveen	1
Broek-in-Waterland	5	Petten	1
Bussum*	12	Purmerend	2
Castricum	2	Rijp, de*	3
Dirkshorn	1	Schagen*	2
Edam*	2	Schagerbrug*	1
Enkhuizen*	2	Schellingwoude	täglich.
de Glip*	2	Schermerhorn	3
Graft	3	Sloten*	6
's Graveland*	täglich.	Spanbroek	1
Groot-Schermerhorn	2	Spaarndam	täglich.
Grootebroek	2	Terschelling	unbestimmt.
Haarlem*	2 mal p. Tag.	Tessel	2
Haarlemmermeer en Sloten*	4	Tolhuis aan den Amstel	täglich.
Hand van Leiden	2	Uitgeest	2
Heemskerk	3	Uithoorn*	6
Heemstede*	4	Uitermeersche schans	täglich.
Hillegom*	2	Vlieland	unbestimmt.
Hilversum*	12	Volendam	1
Hoofddorp*	4	Warmerhuizen	2
Hoorn	1	Weesp*	täglich.
Huizen	2	Weespercarspel *	täglich.
Jisp	3	West-Graftdijk	3
Koedijk	1	Westzaan	3
Kolhorn	1	Wieringen*	1
Koog aan de Zaan*	3	Wieringen	1 mal alle 2 W.
Kortenhoef *	täglich.	Wieringerwaard	1
Krommenie*	3	Willemsoord	2
Kudelstaart*	1	Wormerveer	3
Langendijk*	2	Wijk-aan-Zee*	3
Laren	2	IJmuiden*	täglich.
Laren (Eemnes)	2	Zaandam *	täglich.
Limmen	2	Zaandijk	3
St. Maartensbrug	2	Zuid-Schermer	3
Medemblik	1	Zijdewind	1
Monnikendam*	2	Zijpe	1
Transportieren 52 Plätze		Total 104 Plätze.	

Süd-Holland.

Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.	Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.
Aarlanderveen*	1	Transport 26 Plätze.	
Alfen aan den Rijn*	5		
Bodegraven*	3	Nieuwkoop*	4
Boskoop*	täglich.	Oegstgeest	1
Delft c. a.*	6	Oudewater*	1
Delfshaven	3	Oude-Wetering	2
Dordrecht*	3	Oudshoorn*	3
Gouda*	6	Roelofsarendsveen*	2
's Gravendeel	2	Rotterdam	täglich.
's Gravenhage c. a.*	täglich.	Rijnsburg	1
Haastrecht*	1	Rijnsaterwoude*	1
Hazerswoude	1	Rijswijk	3
Hoogmade	1	Sassenheim*	2
De Haag	1	Scheveningen*	2
Katwijk*	1	Schoonhoven*	1
Korter-Aar	1	Schiedam	3
Koudekerk*	1	Vianen	täglich.
Langer-Aar*	1	Voorburg*	täglich.
Leiden*	3	Voorschoten*	täglich.
Leiden	täglich.	Waddingsveen*	1
Leimuiden*	1	Warmond*	1
Leidsche vaart	2	Woerden*	2
Leiderdorp*	4	Woubrugge*	2
Lisse*	1	Zevenhoven*	1
Moordrecht	1	Zwammerdam*	1
Nieuwveen*	1	Zwijndrecht*	1
Transportieren 26 Plätze		Total 50 Plätze.	

Utrecht.

Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.	Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.
Abcoude*	2	Transport 15 Plätze	
Baambrugge*	2	Mijdrecht*	4
Baarn en Eemnes*	1	Nichtevecht*	2
Baarn	2	Rhenen	2
Breukelen*	6	Ter A*	6
Eemnes	2	Ter Aar*	1
Harmelen*	1	Utrecht*	täglich.
Jutphaas*	1	Vreeswijk	täglich.
Kamerik*	1	Vinkeveen*	2
Kockengen*	1	Vreeland*	täglich.
Loenen*	6	Waverveen*	2
Loenen	2	Wilnis*	2
Loosdrecht*	täglich.	Wijk-bij-Duurstede	2
Maarssen*	täglich.	IJselstein*	1
Montfoort*	1	Zeist*	4
Transportieren 15 Plätze		Total 29 Plätze.	

Gelderland.

Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.	Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.
Apeldoorn	1	Transport 11 Plätze.	
Barneveld	4		
Beek bij Beekbergen	1	Loenen	1 mal in 4 T.
Beekbergen	1	Lunteren	2
Ede	2	Nijkerk	2
Eerbeek	1	Oldebroek	2
Epe	1	Oosterbeek	2
Gent	unbestimmt.	Putten	2
Harderwijk	2	Rozendaal	1
Hattem	1	Voorthuizen	2
Klarenbeek	1	Wageningen	2
		Zevenaar	2
Transportieren 11 Plätze		Total 21 Plätze.	

Friesland.

Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.	Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.
		Transport 10 Plätze.	
Akkrum	1		
Beetsterzwaag	1	Joure	1
Bolsward	1	Makkum	1
Dokkum	1	Oldenboorn	1
Drachten	1	Sloten	1 mal in 2 W.
Gorredijk	1	Sneek	3
Grouw	1	Wolvega	2
Harlingen	3	Workum	1
Heeg	1	Woudsend	1 mal in 2 W.
Heerenveen	1	IJlst	2
Transportieren 10 Plätze		Total 19 Plätze.	

Groningen.

Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.	Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.
Appingadam	unbestimmt.	Transport 11 Plätze.	
Delfzijl	unbestimmt.		
Empe en Eefde	1	Oude en Nieuwe-Pekela	2
Foxhol	1	Scheemda	1
Groningen	2	Sappemeer	1
Hoogezand	1	Stadskanaal	1
Lutjebroek	2	Veendam	3
Martenshoek	1	Wildervank	1
Muntendam	1	Winschoten	1
Noordwolde	2	't Zand	1
Onstwedde	1	Zuidbroek	1
Transportieren 11 Plätze		Total 20 Plätze.	

Overijsel.

Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.	Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.
Almelo	2	Transport 10 Plätze.	
Blokzijl	2		
Borne	2	Kuinre	2
Dedemsvaart	1	Oldenmarkt	1
Delden	2	Oldenzaal	2
Enschede	2	Ootmarsum	2
Genemuiden	1	Steenwijk*	2
Hasselt	1	Vollenhoven	1
Hengelo	2	Zwartsluis	1
Kampen	2	Zwolle	2
Transportieren 10 Plätze.		Total 18 Plätze.	

Nord-Brabant.

Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.	Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.
Dongen*	1	Transport 5 Plätze.	
Geertruidenberg	unbestimmt.		
Heusden	1	Rozendaal*	1 mal in 3 w.
Oosterhout*	1	Tilburg	unbestimmt.
Putten	2	Werkendam	1
Transportieren 5 Plätze.		Total 8 Plätze.	

Drente.

Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.	Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.
Assen	3	Transport 2 Plätze.	
Hoogeveen	1		
		Meppel	6
Transportieren 2 Plätze.		Total 3 Plätze.	

Zeeland. / Limburg.

Zeeland.		Limburg.	
Ter Neuzen	1	Maastricht	1
		Valkenburg	1
Total 1 Platz.		Total 2 Plätze.	

UEBERSICHT.

Regelmässige- und Marktschiffe von Amsterdam nach:

104	Plätze	in	Noord-Holland.
50	"	"	Zuid-Holland.
29	"	"	Utrecht.
21	"	"	Gelderland.
19	"	"	Friesland.
20	"	"	Groningen.
18	"	"	Overijsel.
8	"	"	Noord-Brabant.
3	"	"	Drente
1	"	"	Zeeland.
2	"	"	Limburg.
275	Plätze	in	Nederland.

A. Uebersicht der Auswanderer, welche aus dem Hafen von AMSTERDAM während des Jahrs 1906 nach ENGLAND, SURINAME, NIED. INDIEN, NORD-AMERICA, SÜD-AMERICA und SÜD-AFRICA gegangen sind.

Weise der Beförderung.	LAND DER HERKUNFT. Niederländer.	Deutsche.	Russen.	Oesterreicher.	Ungarn.	Rumänier.	Engländer.	Polen.	Türken.	Italiener.	Schweizer.	Javanen.	Total überhaupt.		Zusammensetzung der Familien. Männer.	Frauen.	Kinder 1—10 Jahre.	Säuglinge.	Total.	Total überhaupt.
Direct	—	3	602	12	5	14	1	2	1	—	—	—	640	nach England, bestehend aus	344	149	130	17	640	640
id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	384	384	„ Suriname „ „	275	109	—	—	384	384
id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	333	333	„ Nied. Indien „ „	224	69	36	4	333	333
Via England	218	23	5	—	1	—	—	—	—	—	—	—	247	„ N.-America „ „	148	58	40	1	247	247
Direct	28	—	75	18	—	—	—	—	—	63	9	—	193	„ S.-America „ „	121	46	25	1	193	193
Via England	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	„ Süd-Africa „ „	5	4	1	—	10	10
Total	256	26	682	30	6	14	1	2	1	63	9	717	1807	Total	1117	435	232	23	1807	1807

B. Uebersicht der niederländischen Auswanderer aus AMSTERDAM gegangen während des Jahrs 1906.

Provinz der Herkunft.	Zusammensetzung der Familien Männer.	Frauen.	Kinder 1—10 Jahre	Säuglinge.	Total.
Groningen	1	—	—	—	1
Friesland	3	2	4	—	9
Drente	1	—	—	—	1
Overijssel	1	3	—	—	4
Gelderland	11	7	1	—	19
Utrecht	6	4	4	—	14
Nord-Holland	85	36	22	1	144
Süd-Holland	26	8	8	—	42
Zeeland	3	1	6	—	10
Nord-Brabant	4	—	—	—	4
Limburg	4	4	—	—	8

C. Uebersicht der in jedem Monat in 1906 aus dem Hafen von AMSTERDAM nach ENGLAND, SURINAME, NIEDERL.-INDIEN, N.-AMERICA, S.-AMERICA und S.-AFRICA abgegangenen Auswanderer.

Monate.	DIRECT nach England. Männer.	Frauen.	Kinder 1—10 Jahre.	Säuglinge.	Total.	DIRECT nach Niederl. Indien. Männer.	Frauen.	Kinder 1—10 Jahre.	Säuglinge.	Total.	VIA ENGLAND nach N.-America. Männer.	Frauen.	Kinder 1—10 Jahre.	Säuglinge.	Total.	DIRECT nach S.-America. Männer.	Frauen.	Kinder 1—10 Jahre.	Säuglinge.	Total.	VIA ENGLAND nach S.-Africa. Männer.	Frauen.	Kinder 1—10 Jahre.	Säuglinge.	Total.	Total überhaupt.
Januar	39	9	7	1	56	—	—	—	—	—	6	3	1	—	10	—	—	—	—	—	2	2	1	—	5	71
Februar	39	24	18	3	84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84
März	43	26	26	4	99	—	—	—	—	—	10	—	—	—	10	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	110
April	10	6	2	—	18	—	—	—	—	—	8	4	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
Mai	21	5	10	2	38	—	—	—	—	—	4	2	1	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45
Juni	28	18	12	2	60	224	69	36	4	333	17	7	9	—	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	426
Juli	27	18	18	1	64	140	58	—	—	198	20	1	—	—	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	283
August	26	15	13	—	54	135	51	—	—	186	14	7	11	—	32	—	—	—	—	—	1	2	—	—	3	275
September	92	14	12	4	72	—	—	—	—	—	28	12	11	1	52	9	3	6	—	18	—	—	—	—	—	142
October	18	8	4	—	30	—	—	—	—	—	19	15	7	—	41	51	8	2	1	62	1	—	—	—	1	134
November	30	2	1	—	33	—	—	—	—	—	9	5	—	—	12	61	35	17	—	113	—	—	—	—	—	158
December	21	4	7	—	32	—	—	—	—	—	13	4	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98

I. Beruf oder Geschäft der überhaupt aus dem Hafen von Amsterdam im Jahr 1906 nach England, Nied. Indien, S.-Africa, Surinam, N.-America und S.-America abgegangenen Auswanderer.

Nach **England**.

Arbeiter	9
Bäcker	18
Barbiere	5
Buchbinder	9
Diamantarbeiter	1
Photographen	1
Goldschmiede	2
Hutmacher	9
Uhrmacher	6
Kellner	2
Schneider	88
Kaufleute	22
Landbauer	2
Zinngiesser	3
Nähterinnen	35
Lehrer	3
Schuhmacher	30
Anstreicher	10
Tischler	37
Cigarrenmacher	5
Kappenmacher	6
Schmiede	17
Schlächter	9
Zimmerleute	1
Mechaniker	4
Weber	3
	337

Ohne Beruf.

Männer	42
Frauen	114
Kinder 1—10 Jahre	130
Säuglinge	17
Total	640

Nach **Niederl. Indien**.

Arbeiter	224
Arbeiterinnen	69
	293

Ohne Beruf.

Kinder 1—10 Jahre	36
Säuglinge	4
Total	333

Nach **Süd-Africa**.

Ohne Beruf.

Männer	5
Frauen	4
Kinder 1—10 Jahre	1
Säuglinge	—
Total	10

Nach **Surinam**.

Arbeiter	275
Arbeiterinnen	109
Total	384

Nach **Nord-America**.

Arbeiter	7
Bäcker	3
Brauer	2
Kellner	2
Schneider	1
Kaufleute	17
Schreiber	3
Landbauer	6
Maurer	1
Lehrer	1
Anstreicher	3
Cigarrenmacher	2
Schlächter	9
Schmiede	3
Zimmerleute	18
Gärtner	2
Mechaniker	11
Seeleute	2
	93

Ohne Beruf.

Männer	55
Frauen	58
Kinder 1—10 Jahre	40
Säuglinge	1
Total	247

Nach **Süd-America**.

Arbeiter	38
Barbiere	2
Buchdrucker	7
Hutmacher	6
Kaufleute	11
Landbauer	32
Musiker	1
Lehrer	1
Tischler	2
Schlächter	1
Schmiede	1
Mechaniker	2
Seeleute	1
	105

Ohne Beruf.

Männer	16
Frauen	46
Kinder 1—10 Jahre	25
Säuglinge	1
Total	193

II. Beruf oder Geschäft der niederländischen überhaupt aus dem Hafen von Amsterdam während des Jahrs 1906 nach N.-America, S.-America und S.-Africa, abgegangenen Auswanderer.

Nach Nord-America.

Arbeiter	5
Bäcker	2
Brauer	2
Schneider	1
Schreiber	2
Kaufleute	12
Landbauer	6
Maurer	1
Zimmerleute	16
Gärtner	2
Anstreicher	3
Schlächter	6
Schmiede	2
Cigarrenmacher	2
Mechaniker	11
Seeleute	2
	75

Ohne Beruf.

Männer	49
Frauen	54
Kinder 1—10 Jahre	39
Säuglinge	1
Total	218

Nach Süd-America.

Arbeiter	1
Barbiere	2
Kaufleute	1
Landbauer	4
Musiker	1
Lehrer	1
Schmiede	1
Mechaniker	2
Seeleute	1
	14

Ohne Beruf.

Männer	3
Frauen	5
Kinder 1—10 Jahre	6
Säuglinge	—
Total	28

Nach Süd-Africa.

Ohne Beruf.

Männer	5
Frauen	4
Kinder 1—10 Jahre	1
Säuglinge	—
Total	10

VIERTES KAPITEL.

INDUSTRIE.

IV. INDUSTRIE.

Allgemeine Uebersicht.

Ueber den Gang der Geschäfte im Jahre 1906 wurden uns von einer Anzahl Fabrikanten wieder wohlwollend Informationen gegeben, wofür ihnen hiemit unser Dank ausgesprochen wird.

Aus den empfangenen Mitteilungen geht hervor, dass die industriellen Einrichtungen in hiesiger Stadt im Allgemeinen günstige Resultate erzielt, dass sich viele Geschäfte ausgedehnt haben und der Umsatz grösser geworden ist.

Während einige seit langer Zeit bestehende Unternehmungen, zu welchen die hiesige Kerzenfabrik gehört, aufgehoben worden sind und andere die Stadt verliessen, wofür in unserem vorigen Bericht ein Beispiel gegeben wurde, wurden hier nur wenige industrielle Unternehmungen von irgend welcher Bedeutung errichtet. Zweifellos liegt die Ursache davon auch in der Schwierigkeit, um ausserhalb der eigentlichen Industriezentren unseres Landes für im Binnenland zu errichtende industrielle Unternehmungen genügendes Kapital zu finden. Für eine Anzahl von Industrieen, welche für ihren Grundstoff nicht an einen bestimmten Platz gebunden sind, bietet indessen die Lage in der Nähe unserer Stadt mit vortrefflichen Wasser- und Eisenbahnverbindungen viele Vorteile dar; wünschenswert ist nur, dass unsere Gemeindebehörde, wo es in ihrem Vermögen liegt, die Niederlassung von Industrieen befördert und besonders Sorge trägt, dass diese nicht durch bestehende Gemeindeverordnungen oder Vorschriften oder eine unverständige Anwendung derselben chikaniert wird. Dies würde jedenfalls dazu beitragen, um unserer Industrie stets zu grösserer Blüte zu verhelfen,

wodurch sie mehr und mehr eine feste, nicht so bald wieder ihre Stelle wechselnde Heimatstätte in unserer Stadt finden würde.

In unserem Volke muss die Ueberzeugung Wurzeln schlagen, dass eine blühende Industrie eine Lebensfrage für unser Land ist, nicht allein für die, welche an der Industrie selbst interessiert sind, sondern ebenso für Handel und Schiffahrt. Wenn dann überdies nicht jeder sich bemüht, diese Industrie zu fördern, wo sich ihm die Gelegenheit dazu bietet, wird diese unserem Lande nie und nimmer die Wohlfahrt bringen, wozu sie berufen ist und auch im Stande sein würde.

I. Nahrungs- und Genussmittel.

Brauereien. Im Allgemeinen waren die Resultate sehr befriedigend und der Absatz nahm auch im abgelaufenen Jahre zu, was teilweise dem günstigen Wetter während des Sommers zu danken ist. Die niedrigeren Hopfenpreise machten ebenfalls ihren günstigen Einfluss auf die Resultate geltend.

Bei zwei Brauereien blieb der Absatz ungefähr stationär; es wurde dem Mässigkeitsgesetz ein hindernder Einfluss zugeschrieben.

In verschiedenen Brauereien wurden Verbesserungen angebracht.

Essigfabriken. Der Absatz des Essigfabrikats war im abgelaufenen Jahr sehr befriedigend, aber die financiellen Resultate entsprachen dem nicht. Denn trotz der stets steigenden Grundstoffpreise und der Arbeitslöhne, gingen die Verkaufspreise des Produkts stets zurück, teils in Folge der Ueberproduktion hierzulande, teils in Folge der ungehinderten Einfuhr von Essig-Essenz, welche einen ungünstigen Einfluss auf die Preise hatte.

Eine Besserung zu schaffen ist sehr schwer, solange das Absatzgebiet auf unsere Grenzen beschränkt bleibt und die Ausfuhr nach unseren Kolonieen wegen der dort geltenden Zollerhebung nach dem Wert, statt nach dem Säuregehalt, beinahe ausgeschlossen ist.

Die in unserem vorigen Bericht ausgesprochene Klage wird auch jetzt wiederholt, dass nämlich das genannte ausländische Surrogat vom Staate Schutz geniesst und namentlich von den Departements Krieg, Marine und Kolonieen gebraucht wird, offenbar, ohne die besseren und gesünderen Eigenschaften der hierzulande aus Rosinen und Spiritus fabrizierten echten Essigsorten zu berücksichtigen.

Eine der Essigfabriken vergrösserte das Produktionsvermögen ihrer Schnell-Essigfabrik nicht unansehnlich.

Likörfabriken. Die Resultate dieses Betriebs waren im Allgemeinen befriedigend; der Absatz besonders feinerer Liköre nahm sowohl im In-, als im Auslande zu. Der Einfluss des Mässigkeitsgesetzes scheint sich jedoch auf den inländischen Absatz geltend zu machen.

Da die Zunahme des Absatzes holländischer Liköre auf dem Weltmarkt nur mit grosser Mühe und unter finanziellen Opfern möglich ist, darf es nicht sehr ermutigend genannt werden, wenn trotz der in diesem Sinne gemachten Schritte die feineren niederländischen Liköre in den Vereinigten Staaten von Nordamerica, wo ein grosses Absatzgebiet für sie zu finden ist, durch einen höheren Eingangszoll als die anderer Länder getroffen werden. Gleichstellung mit anderen Ländern ist ein dringendes Erfordernis.

Cigarrenfabriken. Die Cigarrenindustrie hatte im abgelaufenen Jahr mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt; die Produktion ist zwar grösser geworden, auch war kein Mangel an Ordres, aber das enorme Steigen der Tabakpreise, die schon in 1905 sehr hoch waren, machte das Geschäft wenig lohnend; es wird für die Fabrikanten stets schwieriger, die Cigarren in den alten Qualitäten zu liefern. Es wird desshalb von Plänen gesprochen, um su untersuchen, inwieweit eine Preiserhöhung des Fabrikats möglich sein wird.

Im Allgemeinen ist die Nachfrage nach hellen Cigarren am grössten.

Der Export nahm nur wenig zu; Schweden, Norwegen, Britisch Indien und andere Länder kauften weniger niederländisches Fabrikat, da in diesen Ländern viele Fabriken errichtet wurden.

In Niederl. Indien sind die Manilla Cigarren allmählig durch das holländische Fabrikat verdrängt worden; wenn jedoch das Gesetz für Gleichstellung des Einfuhrzolls auf Manilla-, Havanna- und holländische Cigarren angenommen wird, ist eine Abnahme der Einfuhr des holländischen Fabrikats zu befürchten.

Kaffeeschälereien. Wegen der geringeren Anfuhr von Dopkaffee ist das Jahr 1906 für die Kaffeesschälereien nicht günstig gewesen.

Reisschälmühlen. Das Jahr 1906 war für diesen Betrieb nicht gerade ungünstig. Die Preisschwankungen waren nicht von Bedeutung; die Nachfrage war ziemlich geregelt, so dass über den Absatz nicht zu klagen war.

Zuckerraffinerieen. Auf den Zuckerraffinerieen konnte geregelt durchgearbeiteit werden und nahm die Produktion nicht unbedeutend zu. Die „Zuckerraffinerie S. & T." verarbeitete reichlich 59 Millionen Kg. rohen Rübenzucker gegen reichlich 46 Millionen über das Jahr 1905.

Auch die Westerzuckerraffinerie vergrösserte ihre Produktion bis über 100 Millionen Kg. gegen 87 Millionen in 1905. Die Resultate werden befriedigend genannt.

Brot- und Zwiebackbäckereien. Die Resultate dieses Betriebs waren im Allgemeinen nicht günstiger, als die in 1905. In den letzten neun Monaten waren die Mehlpreise niedriger, als über denselben Zeitraum in 1905 uud waren besonders die deutschen Patentmehle wohlfeil und ihrer prachtvollen Farbe wegen sehr gesucht. Diesen niedrigeren Mehlpreisen standen aber ansehnlich höhere Preise anderer Bedarfartikel gegenüber.

Die Einführung der mechanischen Kraft bei den Bäckereien nahm im abgelaufenen Jahr bedeutend zu, wozu nicht wenig die im abgelaufenen Jahr gehaltene Bäckereiausstellung beigetragen hat. Beinahe jede Bäckerei von irgend welcher Bedeutung besitzt gegenwärtig eine Maschine, meistens einen Electro-Motor, zum Sieben des Mehls und Kneten des Teigs; die Besitzer geben jedoch wegen des Vorurteils vieler Abnehmer gegen sogen. „Fabriksbrot" ihrem Betrieb häufig nicht den Namen einer Fabrik.

Cacao- und Chocoladefabriken. Das Jahr 1906 ist für

diese Industrie günstig zu nennen; die Produktion nahm nicht unansehnlich zu.

Durch die Erhöhung der Einfuhrzölle auf das Cacaopulver hat sich eine der hiesigen Fabriken zum Bau einer Fabrik in Oesterreich entschliessen müssen. Dieselbe Unternehmung teilte uns mit, dass die Cacaobohnen so viel als möglich durch directe Dampfer empfangen wurden; u. a. der Trinidad- und Venezuelacacao per K. W. I. Maildienst; der St. Thomé-cacao wurde, nachdem er in Lissabon umgeladen war, per Kon. Nederl. Stoomboot Mij., die einen geregelten Dienst Lissabon—Amsterdam unterhält, hieher gebracht.

Das Vertrauen wird ausgesprochen, dass bei der Ausdehnung des Dienstes der reorganisierten Süd-America Linie deren Boote für die Verschiffung des Bahia-Cacao in genanntem Hafen anlegen werden.

Wiewohl die Auctionen des Java-Cacao hier im abgelaufenen Jahr an Bedeutung einigermassen zunahmen, ist es zu bedauern, dass die Bedeutung des Surinamischen Cacao für unsern Markt ganz verschwindet und die bereits abgenommenen Ernten direct von Paramaribo nach New-York verschifft werden.

Wir wiederholen, was wir schon in unserem vorigen Bericht gesagt haben, dass wegen Mangels an directer Verbindung mit New-York ein grosser Teil des Exports via Rotterdam verschifft werden musste

Von einem der Fabrikanten wurde Kontrolle der Nahrungsmittel von Regierungswegen befürwortet

Milcheinrichtungen und Rahmbutterfabriken. Eine fortwährende Entwickelung der Einrichtungen ist zu bemerken; im Allgemeinen können die grösseren Einrichtungen bessere Milch, besonders hygienisch, abliefern, als die Milchverkäufer, welche der Natur der Sache nach weniger Sicherheit für Qualität und Reinlichkeit geben können. Aus dem Bericht der Verrichtungen des Gemeinde-Gesundheitsdienstes geht denn auch hervor, dass die Milch der grösseren Einrichtungen

den Anforderungen an Stoff- und Fettgehalt besser entspricht, als die der Milchverkäufer.

Der Umsatz sowohl von „sterilisierter, wie bacterienfreier" Milch wurde stets grösser; an einer dieser Einrichtungen betrug der Umsatz im abgelaufenen Jahr selbst 939,000 L. mehr, als in 1905.

Wiewohl „sterilisierte" Milch auch in Amsterdam verbraucht wird, ist diese doch zum grössten Teil für Schiffsconsum und zwar Export nach Gegenden bestimmt, wo gar keine oder nur nur schwer frische Milch zu bekommen ist.

Condensierte Milch wird mehr und mehr von „sterilisierter" verdrängt.

Die Butterindustrie ist in hieniger Stadt von sehr geringer Bedeutung, besonders, weil die Milch beim Einkauf in hiesiger Stadt zu teuer ist, um daraus mit Erfolg Butter zu bereiten.

Mineralwasserfabriken, Früchtenwein- und Marmeladefabriken. Für die Mineralwasserfabriken war das abgelaufene Jahre nicht ungünstig; die erste Hälfte von 1906 war wegen des rauhen Wetters entschieden ungünstig, das zweite Halbjahr aber wahr sehr zufriedenstellend. Der Verbrauch von Mineralwasser nimmt stets zu, hauptsächlich von Sodawasser in Syphons; der Limonadeverbrauch ist aber dem des vorigen Jahrs gleich geblieben. Dieselben Klagen über Verfälschungen der Limonade, worüber wir im vorigen Bericht berichtet haben, wurden auch in diesem Jahre wieder vernommen.

Verschiedene andere Factoren wirkten ungünstig auf das Geschäft, wie die Glaspreise, die in 1906 um 20 pCt. stiegen, wie auch die Preiserhöhung der Kohlensäure, die 100 pCt. stieg. Das Steigen des Glases zeigte noch mehr die Notwendigkeit, um Massregeln gegen das straflose Entwenden von Flaschen und Syphons zu treffen.

Versuche wurden gemacht, um kohlensaure Getränke mit Dampfern nach den Tropen mitzunehmen; diese Versuche hatten einen ausgezeichneten Erfolg.

Die Herstellung von chemisch zubereitetem Mineralwasser

nahm im abgelaufenen Jahr zu; eine dafür ganz neu eingerichtete Fabrik wurde in Tätigkeit gesetzt.

Die Resultate der Fabrikation von Früchtensäften waren günstig; während in 1905 die Verkaufspreise mit den gesteigerten Zuckerpreisen nicht gleichen Schritt hielten, kann in 1906 das Verhältnis normal genannt werden. Auch die Früchte waren für billige Preise in guter Qualität zu bekommen.

Von der von der Regierung vorgeschlagenen Erniedrigung der Zuckersteuer wird, besonders für den Verbrauch von Marmelade, ein günstiges Resultat erwartet.

Seifen- und Kölnisches Wasserfabriken. Diese Industrie entwickelt sich regelmässig weiter; die Resultate waren jedoch während des abgelaufenen Jahrs wegen der sehr bedeutenden Preiserhöhung aller Grundstoffe, sowie von Glas, Steinkohlen u. s. w. nicht günstig. Die Fabrikation von Toilette-seife ist bei den jetzigen Oel- und Fettpreisen nicht mehr lohnend, da beim Publikum die Erhöhung des Seifenpreises auf grossen Widerstand stösst.

Mit Besorgnis hat man den vom Finanzminister vorgelegten Gesetzentwurf zur Erhöhung der Steuer von 63 auf 90 Gulden aufgenommen, da man sehr nachteilige Folgen davon befürchtet.

Sodafabrik. Der Umsatz hielt 1906 etwa gleichen Schritt mit dem des vorigen Jahrs. Da in 1906 schon eine grosse Neigung nach besseren Qualitäten zu bemerken war, so haben die niederländischen Fabrikanten beschlossen, für 1907 ausschliesslich reine Soda zu fabrizieren, also keinen minderwertigen Artikel mehr in den Handel zu bringen. Da jedoch keine Staatskontrolle auf Verfälschungen dieses Artikels besteht, muss abgewartet werden, ob kein Ausländer mit einem minderwertigen Artikel concurrieren wird. Man hofft, dass das Publikum reine Soda zu würdigen wissen wird, wodurch das sog. sodex verdrängt werden würde.

II. Metall- und Holzbearbeitung.

Gold- und Silberschmiede. Diese hatten in Allgemeinen genügende Beschäftigung. Zwar ist der Preis des Silbers im abgelaufenen Jahr stark gestiegen, dies tat aber der Industrie keinen Abbruch.

Die „Nederl. Gouden Kettingen Fabriek", JACOB B. CITROEN, entwickelt sich stets weiter; es finden in ihr jetzt 21 Erwachsene und 12 Personen unter 16 Jahren Arbeit.

Cement-Eisenwerke. Die Anwendung der Cementeisenconstruction wird jedes Jahr wichtiger, so dass denn auch im abgelaufenen Jahr sehr viel Arbeit war. Sowohl beim Bau öffentlicher, wie beim Bau grosser Privatgebäude wurde diese Construction verwendet, ebenso bei den grossen Diamantschleifereien, welche jetzt in Anbau sind. Als eine der eigentümlichsten Anwendungen wird eine drehende Flur in einem Sanatorium genannt.

Küferei und Fasshandel. Dieses Fach hatte während des ganzen Jahrs geregelt Beschäftigung. Aber der Erhöhung der Preise für Holz. Reife, Nägel und Eisen stand nur eine geringe Steigerung der Preise des Fabrikats gegenüber.

Dampfholzsägereien und Dampftischlerfabriken. Die Resultate dieser Industrieen waren nicht ungeteilt günstig; im Allgemeinen hatten, abgesehen von einzelnen Ausnahmen, die Sägereien nicht so viel Beschäftigung, wie in dem 1906 vorangegangenen Jahr, während überdies die grosse Concurrenz die Preise drückte. Für deze Industrie war, soweit sie für das Inland arbeitete, die Stagnation im Hypothekenfach recht fühlbar, wodurch der Bau von Wohnungen sehr beschränkt wurde.

Der Handel in den feinen Nutzhölzern hat am amsterdamschen Markt in 1906 wieder Fortschritte gemacht, besonders der Umsatz in Javateak war bedeutend grösser. Dieses Holz, vorausgesetzt, dass es in guter Qualität geliefert wird, scheint im Zusammenhang mit dem grossen Anbau von Schiffen

und mit Eisenbahnmaterial einer schönen Zukunft entgegenzugehen. Die Holzpreise waren im Allgemeinem etwas höher.

Jalousie- und Rollladenfabriken. Diese Industrie scheint sich nicht unbedeutend zu entwickeln; im abgelaufenen Jahr wurden mit der Verfertigung auch eiserner Rollläden, welche vorher vollständig fertig aus Deutschland eingeführt wurden, Versuche gemacht, welche sehr befriedigende Resultate ergeben haben.

Automobil- und Fahrradfabriken. Für die Fahrradindustrie war das abgelaufene Jahr sehr günstig und zwar trotz des schlechten Wetters im Frühjahr, welches stets auf den Verkauf einen grossen Einfluss hat.

Der Absatz, besonders nach dem Auslande, nahm zu; indessen kann die Erwartung ausgesprochen werden, dass die niederländische Industrie, welche die Vergleichung mit dem ausländischen Fabrikat sehr gut aushalten kann, auch hierzulande mehr und mehr Würdigung und Unterstützung finden wird.

Wiewohl die Preise der Grundstoffe ansehnlich steigen, ist doch wenig Aussicht, dass die Preise der Fahrräder und ihrer Unterteile entsprechend erhöht werden.

Eine hier ansässige Fabrik stellte Fahrräder auf der Londoner Ausstellung aus und sah den Export davon nach England zunehmen. Auch exportierte sie dahin Automobile.

Kupfer-, Metallwaaren und Lackarbeiten. Das abgelaufene Jahr war auch für diese Betriebe im Allgemeinen sehr günstig; zwar nahm die Nachfrage nach Lackwaaren auch jetzt wieder stark ab, aber der Umsatz in Kupferwaaren stieg; trotz der hohen Metallpreise war die Nachfrage lebhafter, als Jahre zuvor und waren einzelne Fabriken im Stande, ihren Betrieb wesentlich zu vergrössern.

Auch die Fabriken von galvanisierten platteisernen Artikeln für die Haushaltung können sich guter Resultate während des abgelaufenen Jahrs erfreuen. Exportordres liefen besonders

gegen Ende des Jahrs reichlich ein. Zu einem grossen Teil konnten diese aber wegen der höheren Frachten, besonders nach der Levante, nicht ausgeführt werden. Die ausländische Concurrenz macht sich, vermutlich auch wegen der grossen Nachfrage im Auslande selbst, weniger fühlbar, wodurch die Aussichten auch für das laufende Jahr sehr hoffnungsvoll sind. Die hohen Stahl- und Zinkpreise wirkten nicht hindernd.

Die Messerfabrikation schreitet in hiesiger Stadt vorwärts. Eine der Fabriken verlegte sich, im Gegensatz zu früher, mehr auf die Fabrikation wohlfeilerer Sorten und erzielte damit sehr gute Resultate; sowohl von Grossisten hierzulande, als von Exporteuren wurden viele Ordres empfangen. Der Umsatz war etwa 40,000 Dutzend, welcher, wie man erwartet, durch den Umsatz in 1907 noch übertroffen werden wird.

Möbel und Möbeleinrichtungen. Im Möbelgeschäft ist eine grosse Blüte wahrzunehmen; besonders für die feineren Sorten gibt es nicht genug Hände. Unterstützt von Architecten, welche, neben den Technikern, neue Modelle in modernem Stil machen, kommen fortwährend neue Entwürfe dem Publikum unter die Augen, welches grosses Interesse dafür an den Tag legt. Deutschland und Belgien beziehen viel von diesem Genre und bezahlen für sorgfältige Arbeit gute Preise. Genannt werden uns in dieser Hinsicht o. a. Brüssel, Antwerpen, Gent, Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg und Bremen als die Städte, in welchen geregelt die modernen holländischen Möbel verlangt werden.

Für alt-holländische Möbel hatte man ebenfalls ein reges Interesse.

In südafrikanischen Magazinen herrscht grosse Nachfrage nach niederländischen Möbeln, welche hinsichtlich der Bearbeitung die deutschen und englischen Fabrikate übertreffen.

Die leichte Beschaffung electrischer Kraft wirkt günstig auf die Errichtung neuer und die Vergrösserung bestehender Fabriken.

III. Schiffsbau, Dampfmaschinen, Eisen- und Stahl-Industrie.

Die Schiffswerften und Maschinenfabriken in hiesiger Stadt waren im abgelaufenen Jahr im Allgemeinen genügend beschäftigt, selbst derart, dass die Anzahl Arbeiter, besonders bei den grösseren Unternehmungen, fortwährend zunahm, so dass bei den zwei grössten Unternehmungen auf diesem Gebiet (der Nederl. Scheepsb.-Mij. und der Nederl. Fabriek van Werkt.- en Spoorwegmat.) das gesamte hier arbeitende Personal bereits weit über 3000 Personen stieg.

In Folge des fortwährenden Steigens der Preise der Grundstoffe in 1906 waren viele Lieferungen, wofür schon Ende 1905 Contracte abgeschlossen worden waren, nicht lohnend, während die Preise der fabrizierten Gegenstände nur sehr langsam im richtigen Verhältnis zu den gesteigerten Grundstoffpreisen in die Höhe gingen.

Die Nederlandsche Scheepsbouw-Maatschappij lieferte in 1906 ab:

Den Schraubendampfer „*Pahud*", gross 1805 Tonnen Brutto, für die Koninklijke Paketvaart-Maatschappij.

Den Schraubendampfer „*Rembrandt*", gross 5860 Tonnen Brutto, für die Stoomvaart-Maatschappij „Nederland".

Den Schraubendampfer „*Koningin Wilhelmina*", gross 181 Tonnen Brutto für die Firma Gebr. Goedkoop.

Den Schraubendampfer „*Achilles*", gross 2161 Tonnen Brutto für die Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij.

Den Schraubendampfer „*Atlas*", gross 1818 Tonnen Brutto, für die Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij, und es blieben am 31 December 1906 noch in Bau:

Der Schraubendampfer „*Vondel*", gross ± 5860 Tonnen Brutto, für die Stoomvaart-Maatschappij „*Nederland*".

Der Schraubendampfer „*Vulcanus*", gross ± 2160 Tonnen Brutto, für die Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij.

Ein treibender Aufzugbock von ± 30 Tonnen, für die Firma GEBR. GOEDKOOP.

Im zweiten Halbjahr konnte sie keine neuen Baucontracte von Bedeutung abschliessen, wiewohl eine Anzahl Schiffe von niederländischen Eigentümern in Bau gegeben wurden. Teilweise war dies den billigeren Anerbietungen seitens anderer Schiffsbauer hierzulande und im Auslande zuzuschreiben, teils aber auch dem Umstande, weil man wegen der für das Passieren der angefragten Schiffe viel zu geringen Breite der Oosterdokschleuse von dem Mitbewerb absehen musste; u. a. gab die Maatschappij Nederland im Jahr 1906 3 Schiffe in Bau, die 51½ engl. Fuss breit waren, also nicht durch die Schleuse fahren konnten.

Es besteht begründete Hoffnung, dass in 1907 mit der Erweiterung der Durchfahrt begonnen werden wird.

Im Jahr stieg die Anzahl der Arbeiter auf 900.

Ferner wurden abgeliefert, ausser Reparaturarbeiten, durch die Werfte der Herrn **E. J. Bok & Zonen**:

einige stählerne Deckkähne (dekschuiten).

die Werfte der Wittwe **J. L. Ceuvel**:

1 Güterschraubendampfer 200 Tonnen;

2 Motorboote;

1 Motorkahn und 3 Deckkähne;

die Werfte **'t Kromhout** von Herrn D. GOEDKOOP JR.:

3 Dampfschleppboote;

3 Motorschleppboote;

8 Lichterfahrzeuge;

6 Motorfrachtboote;

1 Rettungsboot;

1 Motordeckkahn;

während 7 diverse Fahrzeuge im Bau blieben.

Letztgenannte Fabrik arbeitete mit 170 Mann durchschnittlich und hatte das ganze Jahr genügende Schiffsarbeit;

die Schiffsbau- und Werkzeugfabrik des Herrn **Jan F. Meursing**:

ein kleiner Schraubendampfer, ein paar kleine Fahrzeuge aus Stahl und diverse Maschinerieen, Kessel und Constructionsarbeiten.

De Maatschappij van Scheepsbouw en Verhuring (Vermietung) **van Vaartuigen,** früher unter der Firma H. Bernhard war ebenfalls wärend des Jahrs genügend mit Reparaturarbeiten versehen.

Bei der **Amsterdamsche Droogdok-Maatschappij** wurden total gedockt **523** Schiffe, messend **515,584** Tonnen, während 1278 Docktage, gegen **501** Schiffe, messend **448,081** Tonnen, während 1225 Docktage in 1905. Von dem Schneckendock wurde von **42** Dampfern gegen **49** in 1905 Gebrauch gemacht.

Die **Maschinenfabriken** hatten genügend Arbeit, aber in Folge des Steigens der Grundstoffpreise nicht mit allgemein günstigen Resultaten.

Die bedeutendste unter diesen, die **Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel**, hatte am Ende des Jahrs etwa **200** Beamte und **1983** Arbeiter gegenüber 1764 Arbeitern in 1905. Davon waren 320 Lehrlinge (Arbeiter unter 19 Jahren), die theoretischen und praktischen Unterricht in der Fabrik erhalten, sowohl auf den mit der Fabrik verbundenen Tag- und Abendschulen, wie in den Werkstätten. Der totale ausbezahlte Arbeitslohn betrug in runder Summe fl 1.160.000.—, während der Betrag der abgelieferten Bestellungen etwa 1 Million Gulden mehr war, als im Jahr vorher. Zu den hauptsächlichsten Arbeiten, welche im Laufe des Jahres abgeliefert wurden, gehören:

Schiffsmaschinen-installationen für die Dampfer *Rembrandt* der Maatschappij Nederland, *Achilles* und *Atlas* der Koninkl. Ned. Stoomboot-Mij., sämtlich auf der Werft der Ned. Scheepsbouw-Mij. gebaut; Maschinen und Apparate für die Zuckerindustrie auf Java und hierzulande; Dampfkessel, Maschinen zum Wassermahlen in Poldern u.s.w.

Eine Anzahl Diesel-Oelmotoren.

Locomotiven für Eisen- und Strassenbahnen, nämlich 10 Locomotiven für die Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij, 6 für die Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen und 6 für die Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij.

Eine grosse Anzahl Eisenbahnwagen, Güter- und Tankwagen und ferner eine Anzahl Motorwagen für die Haagsche Tramweg-Maatschappij.

Brücken- und Dachconstructionen, u. a. die eiserne Ueberdachung des Bahnhofs Haarlem und des Bahnhofs der Südholl. Electr. Tram. in Scheveningen.

Die Werft **'t Kromhout,** Schiffswerft und Motorenfabrik, die sich mehr und mehr auf die Verfertigung von Motoren für Gebrauch bei Schiffen verlegt, hatte auf diesem Gebiet so viele Bestellungen, dass sie die Produktionskraft dieser Abteilung vergrössern musste, so dass sie jetzt 150 Motoren per Jahr abliefern kann. Von der hier verfertigten Arbeit wird etwa 70 pCt. vom Ausland bezogen.

Die übrigen Fabriken von Dampf- und andern Werkzeugen, von denen wir Mitteilungen erhalten haben, nämlich die IJzer- en Metaalgieterij de „Etna", B. W. H. SCHMIDT & Co., die Fabriek van Stoomketels en Werktuigen voorheen H. A. J. SUYVER, die Firma Is. ZIMMER & ZONEN, hatten sämtlich genügend Beschäftigung.

IV. Druckereibetriebe.

Buch-, Stahlstich-, Steindruckereien, Buchbinderei. Hinsichtlich des Druckereibetriebs in seinem vollen Umfang kann im Allgemeinen wohl einige Zunahme constatiert werden; Mangel an Arbeit war wenigstens nicht vorhanden. Es ist nicht zu leugnen, dass im Vergleich mit der Zeit vor zehn Jahren diese Industrie in hiesiger Stadt einen grossen Aufschwung genommen und jetzt einen ansehnlichen Rang in unserer Industrie erobert hat.

Es darf aber bezweifelt werden, ob sich dieses Fach in blühendem Zustande befindet. Vielen gelingt es nur mit äusserster Kraftanstrengung, u. a. durch fortwährende Anwendung neuer maschinaler Einrichtungen, sich aufrecht zu

erhalten. Die hohen Anforderungen des Publikums, bei gedrückten Preisen gegenüber hohen Kosten, sowohl hinsichtlich der Löhne, als anderer Unkosten, worunter die Ausgaben für Unfallsversicherung eine grosse Rolle spielen, erschweren die Lage des Industriellen ungemein. Die Concurrenz ist nicht nur seitens des Auslandes, sondern auch im Inlande gross; wir haben dabei besonders die scharfe Concurrenz von Deutschland im Auge.

Trotz dieser ungünstigen Factoren mochte es einzelnen Drukereien gelingen, auch ihre ausländischen Verbindungen nicht unansehnlich auszudehnen und wird die Zukunft vielleicht sich besser gestalten.

Cartonnage-fabriken. Im Cartonnagegeschäft ist eine fortwährende Entwickelung zu bemerken; die Produktion der hiesigen Fabriken ist im abgelaufenen Jahr nicht unansehnlich grösser geworden. Die Concurrenz, besonders mit Deutschland, kann, wie es scheint, mit Erfolg aufgenommen werden.

Im Allgemeinen waren die Resultate befriedigend.

Schriftgiesserei. Die hier bestehende Schriftgiesserei befindet sich in blühendem Zustand. Das in 1902, dem Jahr ihrer Gründung, errichtete Fabrikgebäude zeigte sich für den stets zunehmenden Betrieb zu klein, so dass im Jahr 1906 durch die Beifügung eines dritten Stockwerks das Gebäude bedeutend vergrössert worden ist. Dieses Stockwerk wurde im abgelaufenen Jahre fertig und ist wieder grossenteils von Maschinen für Schriftguss eingenommen. Diese grosse Produktion wird nicht nur vom inländischen Consum gefordert, auch die Ausfuhr von Schriftgiessereiartikeln, besonders nach Niederl. Indien und Südafrica, nimmt fortwährend zu.

In diesem Betrieb finden etwa 150 Personen ihre Existenz.

V. Diverse.

Diamant-Industrie. Von der amsterdamschen Juweliersvereinigung erhielten wir folgenden Bericht über das Jahr 1906:

Der günstige Zustand des Diamanthandels und der Diamantindustrie des Jahres 1905 hat auch im Jahr 1906 angehalten. Für den grössten Teil des Jahres war die Nachfrage grösser, als das Angebot und die Preise waren höher, als in 1905. Hauptsächlich war Nachfrage nach sehr kleinem Gut und erreichten die Preise für diesen Artikel eine ungekannte Höhe, verursacht durch die enorm hohen Arbeitslöhne, eine Folge des grossen Mangels an guten Arbeitskräften für diese Branche. So lange jedoch die Pariser Künstler, welche der ganzen Welt die Modelle für das Setzen der Diamanten vorschreiben, diese Modelle derart entwerfen, dass für die Figuren eine grosse Anzahl sehr kleiner Diamanten nötig sind, wird der Artikel trotz der enorm hohen Preise genügenden Absatz finden. Bei einiger Stagnation im Absatz wird jedoch bei den Fabrikanten nicht viel Lust bestehen, gegen diese hohen Preise einen grossen „Stock" zu bilden.

Ausser für klein, war für Melée (mittelgross) bis zu 4 Gran viel Nachfrage. Sowohl seitens amsterdamscher, als europäischer Käufer war wenig Nachfrage nach grossen Steinen, wiewohl grosse Paare in Paris und Berlin leicht zu placieren waren.

America blieb in zunehmendem Masse ein guter Abnehmer des in Amsterdam bearbeiteten Guts, obschon auch Europa in 1906 sehr ansehnliche Quantitäten kaufte und oft von besserer Qualität, als America. Es war nicht selten, dass wegen Mangels an Vorrat verschiedene Käufer nur einen Teil des von ihnen gewünschten Guts am hiesigen Markte kaufen konnten.

Die Zustände in Russland waren Ursache, dass für dieses, früher so grosse Absatzgebiet die Nachfrage von geringer Bedeutung war, was, im Zusammenhang mit dem Obigen, nicht so sehr zu bedauern ist, da das Produktionsvermögen

unseres Marktes nicht stark genug gewesen wäre, um diese Nachfrage zu befriedigen.

Die Versendungen nach Visa durch das americanische Consulat in Amsterdam betrugen in:

1805.	f 24,067.707.—
1906.	„ 28,938.585.—

Die Verwüstung von San Fransisco legte die Befürchtung nahe, dass unser Handel dadurch einigermassen gedrückt werden würde, aber der „Pacific-Coast-Diamond-Trade" blühte mehr, denn je zuvor. Die Nachfrage nach rohem Diamant übertraf das ganze Jahr hindurch das Angebot, wiewohl die Produktion durch die Eröffnung neuer oder Wiedereröffnung temporär geschlossener Minen stark zunahm.

Die Produktion der Premier Mine stieg während des ganzen Jahrs fortwährend, wie aus folgenden Ziffern hervorgeht:

Produktion über den Monat	November 1905.	38517	crt.
„ „ „ „	December 1905.	41016	„
„ „ „ „	Januar 1906.	39981	„
„ „ „ „	Februar „	45277	„
„ „ „ „	März „	71084	„
„ „ „ „	Juni „	63155	„
„ „ „ „	August „	104809	„
„ „ „ „	September „	106212	„
„ „ „ „	October „	112478	„
„ „ „ „	November „	119165	„
„ „ „ „	December „	118056	„

Ferner kamen von folgenden Minen Güter an den Markt: Somabula- (Rhodesia), Lace-, Robert Victor-, New Vaal River-, Kampfersdam-, Peiser-, Du Toitspan-, Rio-, Bahia-. und Borneo Minen.

Im Laufe des Jahr 1906 wurde ein neues Verfahren zum Bearbeiten von diamanthaltendem Boden auf chemischem Wege entdeckt und angewendet. Die Folgen davon werden für die Rohproduktion von grosser Bedeutung sein, was aus Folgendem hervorgeht.

Der schon bearbeitete Grund in der Du Toitspan Mine lieferte bei erster Waschung nur 4½ crt. per 100 loads, nachdem er aber nach den neuen Verfahren behandelt worden

war, nicht weniger als 53 crt. per 100 loads. Der verarbeitete Grund der Kimberley Minen wird jetzt wieder bearbeitet und liefert 7½ bis 8 crt. per 100 loads, wiewohl die de Beers wegen ausgezeichneter Installation und Bearbeitung bekannt ist. Von der Kaalfontein Mine liefert der schon verarbeitete Grund eine höhere Percentage Diamanten, als den Ertrag bei dem alten System.

Es muss hier vermeldet worden, dass, welche Bedenken auch gegen das Monopol des Rohsyndikats in London geäussert worden sind, unseres Erachtens die für den Handel durch das Monopol geschaffenen Vorteile von unendlich grösserer Bedeutung sind, als manche mit dem Monopol verknüpften Nachteile. Besonders in den letzten zwei Jahren hat sich dies sehr deutlich gezeigt. Bei einer möglichst billigen Zuweisung (first sights) an Rohkäufer, waren die Preise und Qualitäten derart festgesezt, dass für die Fabrikanten ein hinlänglicher Gewinn erwartet werden konnte. Dies kann aber von den Directionen der Minen, welche nicht zu den „de Beers" gehören, nich gesagt werden und von denen zuerst befürchtet wurde, dass diese dem Monopol der „de Beers" durch die Schaffung eines neuen, wenn auch beschränkten Marktes schaden würden.

Nicht allein war diese Befürchtung grundlos, aber durch die grosse Nachfrage nach Roh glaubte die Direction der Premier Mine die Preise derart in die Höhe treiben zu können, dass im Verhältnis zu den Syndikats-, die Premiergüter viel zu hoch im Preis waren. Die Folge war denn auch, dass die Premier ihre Güter zu diesem Preis nicht verkaufen konnte. Die allgemeine Ueberzeugung in sachverständigen Kreisen ist, dass, will die Premier ihre Position am Markt wieder erobern und behalten, die Preise und Qualitäten in keinem Falle in schlechterem Verhältnis, als des Londonschen Syndikats, sein dürfen.

Der Bericht, dass das Syndikat aufs neue einen Contract mit der „de Beers Company" für die Dauer von fünf Jahren geschlossen habe, wurde denn auch mit grosser Genugtung vom Markte aufgenommen. Dass der Betrag der Quantität

Roh, welchen das Syndikat von der „de Beers" während dieser fünf Jahre abzunehmen sich verpflichtete, enorm viel höher gestellt wurde, als vorher, beweist, dass man der Zukunft mit dem grössten Vertrauen entgegen sehen darf. Denn sowohl die „de Beers", wie das Londonsche Syndikat haben stets bewiesen, nur diejenige Produktion von Roh an den Markt zu bringen, welche in Uebereinstimmung mit dem Absorptionsvermögen des geschliffenen Marktes wünschenswert ist.

Die Aussichten für das Jahr 1907 können denn auch sehr günstig genannt werden. Die wirtschaftlichen Zustände in Nord-America, Argentinien, Canada und dem grössten Teil von Europa, die Modernisierung von China und andere Factoren weisen auf eine zu erwartende Zunahme des Verbrauchs von Diamanten hin.

Wir können mit Genugtuung constatieren, dass die amsterdamer Arbeitsgeber mit grosser Energie und finanziellen Opfern unsere Industrie zu grösserer Blüte zu entwickeln suchen. Im Laufe des Jahrs wurde für Rechnung von Mitgliedern unserer Vereinigung mit dem Bau von drei neuen, nach den Anforderungen der Zeit einzurichtenden Schleifereien begonnen. Davon darf in erster Linie die für Rechnung der Firma Asscher gebaute grosse Schleiferei genannt werden. Dieses Gebäude verspricht Alles auf diesem Gebiet übertreffen zu wollen. Zu bedauern ist jedoch, dass ein übergrosser Teil der Arbeiter bewiesen hat, mehr ihr augenblickliches Sonderinteresse, als das Interesse der Industrie für die Zukunft zu berücksichtigen. Ihre Haltung war ja Ursache, dass der in unserem vorigen Bericht vermeldete Collectiv-Contract von den Vorständen des allgemeinen niederländischen Diamantarbeiterbundes und der amsterdamschen Juweliersvereinigung nicht aufrecht erhalten werden konnte. Als aber am 1. Juli 1906 der Contract abgelaufen war, traten an die Stelle der clandestinen Lohnerpressungen solche Lohnforderungen, dass der Zustand einen Augenblick so gespannt war, dass nur nach reiflicher Ueberlegung die Leitung der Geschäfte aufs Neue in die Hand der Vorstände

der Arbeitgebers- und der Arbeitnehmers-organisationen gelegt wurde. Dennoch konnte aber nicht verhütet werden, dass die Löhne, besonders in der Kleinbranche, allmählig derart in die Höhe getrieben wurden, dass für viele Fabrikanten die Möglichkeit eines Gewinnes fehlte und die Grenze der Concurrenzfähigkeit erreicht war.

Vollständigkeitshalber vermelden wir hier noch die beunruhigenden Berichte aus Süd-Africa über grosse Pläne zur Verlegung unserer Industrie dorthin. Wir haben die Ueberzeugung, dass, so lange die europäischen Zentren genügend Arbeitskräfte besitzen werden, um die Rohproduktion aufzunehmen, für die Rohproducenten keine Veranlassung bestehen wird, die Industrie nach Südafrica zu verlegen, es sei denn, dass .... politische Interessen ins Spiel kommen.

Die Vereinigung der Eigentümer von Diamantfabriken übermittelte uns folgenden Bericht:

Konnten wir in unserer über das Jahr 1905 an Ihre Kammer gerichteten Uebersicht von einer Periode von beinahe ungekannter Lebhaftigkeit in der Diamantindustrie sprechen, wir können zu unserer Freude constatieren, dass sich diese Lebhaftigkeit als dauerhaft erwiesen hat, so dass die Resultate über das Jahr 1906 im Allgemeinen ziemlich günstig gewesen sein werden.

Anlässlich unserer Bemerkung in unserem vorigen Jahresbericht über Zeitungsberichte, welche die Errichtung neuer Fabriken in hiesiger Stadt meldeten, können wir jetzt den Bau von drei neuen Fabriken mit zusammen etwa 650 Mühlen constatieren.

Gegen Ende des Jahrs 1906 wurde noch von dem Plan einer Fabrik von tausend Mühlen gesprochen, welche von einer Combination von Juwelieren errichtet werden sollte; diese Gefahr für die bestehenden Fabriken ist vorläufig abgewendet. Dass letztere nicht gering gewesen sein würde, geht aus einer Enquête hervor, welche an einem Decembertage seitens unserer Vereinigung gehalten wurde und wobei damals von den etwa 7200 Mühlen, die in Amsterdam

anwesend waren, nur 5000 besetzt waren (zwei Fabriken hatten eine Auskunft verweigert, wesshalb sie annäherungsweise taxiert wurden).

Kommen zu den schon bestehenden 7200 Mühlen demnächst die 650 in Tätigkeit, während an verschiedenen Stellen der Stadt von Zeit zu Zeit neue kleine Fabriken mit etwa 25 Mühlen, welche sehr leicht durch Electrizität getrieben werden können, auftauchen, dann sieht die Zukunft für verschiedene Fabriken nicht sehr rosenfarbig aus.

Die guten Fabriken und diejenigen, welche zugleich mit den so sehr begehrten Dinmantschneiderswerkstätten und Bureaus versehen sind, wodurch die Arbeitgeber mehr als vorher eine Kontrolle auf die von ihnen in Arbeit gegebenen Grundstoffe ausüben können, werden natürlich am wenigsten Schaden davon haben, aber die weniger guten und die meistens kleineren, bei denen wegen ihrer Lage und ihres geringen Umfangs Verbesserungen schwer anzubringen sind, gehen einer ausserordentlich schwierigen Zeit entgegen.

In den **Baufächern** waren die Geschäfte sehr still. Ausser einigen Diamantschleifereien wurden in hiesiger Stadt keine grossen Werke ausgeführt. Die Schwierigkeit, um Hypotheken zu erhalten und der hohe Rentestandard arbeiteten dem Eigen- und dem Spekulationsbau entgegen.

Die **„Terra-Cotta Fabrik"** fand keinen Anlass zu besonderen Mitteilungen über das abgelaufene Jahr.

Holzbereitung gegen Verderben. Die Creosotierung wurde mit grösseren oder geringeren Partieen Holz fortgesetzt; durch scharfe Concurrenz wurden die Preise sehr gedrückt.

In den **Bürstenfabriken** war das Geschäft lebhaft.

Die Verkaufspreise waren jedoch gedrückt, während die Einkaufspreise sowohl der Grundstoffe, wie der Halbfabrikate hoch waren.

Die Neigung des niederländischen Publikums, um fortwährend geringere Qualität Bürstenwaren zu kaufen, scheint besonders durch die grossen Waarenhäuser, Bazars und dergleichen unterstützt zu werden.

Exportorders nahmen an Bedeutung ab, speziell die für den englischen Markt, wo einige der holländischen Fabrikate durch äusserst wohlfeile französische Waare verdrängt wurden. Dagegen war der Absatz in den Niederlanden und Kolonieen nicht unbedeutend grösser, als der Durchschnitt der letzten 5 Jahre.

Die **Amsterdamsche Cautchoucfabrik** hatte viele Aufträge, hinsichtlich der finanziellen Resultate erwartet man aber nicht, dass sie in günstigem Verhältnis zur Quantität der abgelieferten Waare stehen werden. Da die Preise von allen Grundstoffen sehr gestiegen waren, musste man sich zu einer bedeutenden Preiserhöhung des Produkts entschliessen.

Für die **Fabrik für plastische Packung** waren die Resultate über das abgelaufene Jahr entschieden ungünstig, hauptsächlich weil tüchtige ausländische Ordres ausblieben, während der inländische Consum nicht nennenswert zunahm.

Chemische Fabriken. Die Gesellschaft für Bereitung von Schwefelsäure sah ihren Betrieb im abgelaufenen Jahr Schritt für Schritt zunehmen; die Concurrenz war wegen der grossen Nachfrage im Ausland nicht so stark, wie in früheren Jahren. Bei den anderen Fabriken blieb der Betrieb nahezu stationär. Die Preise der Grundstoffe und die des Produkts bewegten sich beinahe fortwährend in absteigender Richtung.

Im Jahr 1906 kamen 6 Dampfer mit Schwefelerz für die Gesellschaft für Bereitung von Schwefelsäure binnen, mit einem gesamten Ladvermögen von etwa 10,000 Tonnen.

Die **Fabrik der Pharmazeutischen Handelsvereinigung** hat im Zusammenhang mit der im vorigen Bericht erwähnten

Vergrösserung, wichtige Veränderungen aufzuweisen. Die Dampfmaschine wurde durch eine „de Laval-turbine" mit Dynamo und Accumulatorenbatterie ersetzt. Der ganze Betrieb wird jetzt durch Elektrizität getrieben, während an die Stelle der Gasbeleuchtung eigenes elektrisches Licht getreten ist.

Als neue Abteilung wurde die Fabrikation von Verbandstoffen eingeführt, anfangs mit sehr befriedigendem Erfolg; ferner wurde eine zweite Fabrik an der Lauriergracht eröffnet, welche als Destillation erster Klasse hauptsächlich für Export zu arbeiten beabsichtigt. Letztere ist noch zu kurz im Betrieb, als dass man über die Resultate etwas sagen könnte.

Als eine vortreffliche Neuanschaffung wird die automatisch arbeitende Sprinkler-Einrichtung betrachtet, welche von Interessenten stets besichtigt werden kann und welche die Bestimmung hat, bei einem Brand das Feuer zu löschen oder wenigstens dessen Ausdehnung zu verhindern und indessen Alarm zu machen. Eine Verminderung von 35 pCt. auf die Versicherungsprämie wurde damit sofort erzielt, während eine weitere Verminderung für die folgenden Jahre sehr wahrscheinlich ist.

Der Umsatz nahm wieder zu und mehr als 100 fest Angestellte fanden das ganze Jahr hindurch Beschäftigung.

Magnesit-Mahlen. Die Firma **Haag & Co.** teilt uns u. a. folgendes mit:

Der Consum, besonders für Export, weist im abgelaufenen Jahr wieder eine bedeutende Zunahme auf, sowohl für das Rohprodukt, wie für den gebrannten Artikel.

Besonders dieser letztere in Pulverform als Magnesia-Cement für technische Zwecke fand wieder bereitwilligen Absatz als Magnesium-oxyd in der chemischen Industrie und erreichte aufs Neue eine ansehnlich höhere Umsatzziffer.

Es darf denn auch angenommen werden, dass die grössere Nachfrage den allgemeinen Umsatz über 1906 um einige tausend Tonnen vergrössert hat.

Doch hatten verschiedene Minenbetriebe, darunter auch der, mit welchem diese Firma arbeitet, mit allerlei Unfällen

zu kämpfen, welche auf die Produktionsziffer natürlich einen nachteiligen Einfluss hatten. Trotz dieser Tatsache jedoch wurde, gegen 5000 Tonnen in 1905, im Jahr 1906 an gebranntem Magnesit eine Totalziffer von 6500 Tonnen verarbeitet, die vielleicht bei einem geregelten ungestörten Minenbetrieb auf 8000 Tonnen gestiegen wäre.

Auch für das Jahr 1907 hegt man gute Erwartungen.

Die Oelfabriken können im Allgemeinen auf grossem Umsatz hinweisen.

Für Leinöl war ein tüchtiger Absatzmarkt nach dem Ausland zu finden; ein grosser Teil, nach Schätzung etwa 10,000,000 Kg., fand seinen Weg nach England.

Von gekochtem Leinöl war der Absatz ungefähr gleich mit dem des Jahrs 1905, wiewohl die Kolonieen auffallend wenig bezogen.

Standöl wird im Auslande mehr und mehr für industrielle Zwecke angewendet.

Von Belgien wurden im Spätjahr einige Ladungen Repsöl angeführt.

Die **Fabrik von feinen Oelen „Oranje"** hatte mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen, unter denen die grossen Preisschwankungen eine erste Stelle einnehmen; von einzelnen Produkten war der Preis in der zweiten Hälfte des Jahres stark gestiegen.

Der neue deutsche Zolltarif wirkte erschwerend auf den Export nach Deutschland. Auch die in Oesterreich geltenden Tarife hatten einen ungünstigen Einfluss auf den Export nach diesem Land, wiewohl nicht in demselben Masse, wie dies bei der Einfuhr nach Deutschland der Fall war.

Die **Farbfabriken** hatten über das abgelaufene Jahr nicht zu klagen, der Dèbit war sehr ansehnlich, besonders während der letzten Monate.

Viehkuchen- und Mehlfabrik „de Hinde" Bertels & Co. Die Resultate werden für diesen Betrieb günstig genannt.

Die **Spiegel- und Leistenfabriken** dehnten sich auch im abgelaufenen Jahre aus und wurde elektrische Triebkraft mehr in Anwendung gebracht. Die Firma Gebr. Koch vergrösserte ihre Abteilung Detailverkauf durch Errichtung einer Filiale im Haag.

Fabriken für elektrische Stromlieferung und Installationsbureau's für elektrischen Strom.

Ueber die Gemeinde-Elektrizitätswerke teilen wir Folgendes mit:

Angeschlossen waren am 31. Dezember 1906 für *Licht:*

82,120 Glühlampen,
1,140 Bogenlampen,

für *Kraft:*

1,196 Motoren mit 5,571 P.K.,

Abgeliefert wurden total für Licht und Kraft	4,897,473	Kilowattstunden
„ den Tram.....	5,441,311	„
Total........	**10,338,784**	Kilowattstunden

gegen 7,419,628 Kilowattstunden in 1905 und 4,642,828 Kilowattstunden in 1904.

Die totalen Einnahmen haben in 1906 betragen *f* **901,374.16½** gegen *f* 641,982.89½ in 1905 und *f* 393,573.34 in 1904.

Die Centralstation von „Elektra" wurde im Spätjahr 1906 mit *einem* Turbo-Alternator von 1700 P.K. weiter ausgestattet, so dass am 31. Dezember 1906 installiert waren:

12 Dampfkessel mit zusammen 2000 M². V. O.
5 Dampfmaschinen und
1 Turbine

mit einem Gesamtvermögen von 5500 eff. P.K., gekuppelt mit 6 Dynamo's, wovon das Gesamtvermögen 3700 Kilowatt beträgt.

Das Kabelnetz wurde um etwa 2 K.M. ausgedehnt und ist jetzt etwa 54 K.M. gross.

Angeschlossen waren am 31. Dezember 1906, 65,300 Lampen à 16 N.K., nebst 176 Motoren mit einer Kapacität

von zusammen 651 Kilowatt, was gegenüber von 31. December 1905 eine Zunahme von ± 8400 Glühlampen und 183 Kilowatt Motoren = ± 12,000 Lampen total bedeutet. Darunter sind Lampen und Motoren für eigenen Gebrauch nicht begriffen.

Die Einnahmen aus Stromlieferung betragen rund ƒ 332,000.—. Der Stromdebit nahm gegen 1905 mit ± 25 pCt. zu.

Dem Bericht der Commandit-Gesellschaft „*de Weichsel*" entnehmen wir Folgendes:

Hinsichtlich der Vermietung der diversen Localitäten waren während des Jahrs einige Veränderungen eingetreten.

Eine Cartonnagefabrik und eine Diamantschleiferei in Amsterdam wurden in andere Lokale verlegt, eine Metallwaarenfabrik kam nach Schiedam, wogegen schon bestehende Betriebe sich ausdehnten und diese die frei gewordenen Lokalitäten grossenteils in Gebrauch nahmen.

Ende Dezember waren schliesslich in unsern Gebäuden etabliert und wurde Bewegkraft verschafft an:

2 Diamantschleifereien mit zusammen 150 Mühlen;
1 Metallwaarenfabrik;
1 Constructionswerkstätte;
1 Fabrik von sanitären Fluren;
1 Magnesitmühle;
1 Kaffeebrennerei;
1 Holzdreherei;

während an verschiedene Geschäfte noch Aufschlagraum abgegeben wurde.

In der Magnesitmühle wurden 6500 Tonnen vermahlen.

Die Installationsbureau's für electrischen Strom hatten im abgelaufenen Jahr geregelt Beschäftigung. Eine allgemeine Klage in diesem Betrieb ist aber der Mangel an guten Arbeitskräften.

An den **Gemeindegasfabriken** hat die Anzahl Arbeiter betragen:

An der Westerfabrik (Haarlemmerweg) Maximum 672

und Minimum 510; an der Oosterfabrik (Linnäusstraat) resp. 605 Männer und 16 Frauen und 469 Männer und 14 Frauen, während ultimo 1906 an der Distributionsabteilung 639 Arbeiter, nämlich 12 temporär an der Westerfabrik, 325 (incl. 5 Putzfrauen) an den verschiedenen Unterabteilungen an der Prinsengracht, 161 an der Unterabteilung „Münzgasmeterfittery" en 141 (worunter 73 Laternenanzünder) an der Unterabteilung „Oeffentliche Beleuchtung" beschäftigt waren.

Die Anzahl der in Gebrauch befindlichen Gaskraftmaschinen sank von 287 mit 1738½ P.K. an ult. 1905 auf **265** mit **1537¾** P.K. an ult. **1906**.

Angeführt wurden in 1906 für Gasbereitung: 203,796,026 Kg. Steinkohlen und 5,459,962 Kg. Carburationsstoffe.

Abgeliefert wurden: 1,568,671½ H.L. Cokes, Perlcokes und Siebwaare inbegriffen, während man als Nebenprodukte noch erhielt 7,518,516 Kg. Teer und 1,455,512 Kg. schwefelsaure Ammonia.

Die totale Gasablieferung in 1906 hat betragen 73,755,437 M^3.

Die Verteilung der Gaskraftmaschinen über die verschiedenen Betriebe war folgende:

UEBERSICHT der Anzahl Gasmotoren im Gebrauch für verschiedene Zwecke.

(Am 31. Dezember 1906)

Anzahl Einrichtungen	ART DER EINRICHTUNGEN.	Anzahl Gasmotoren.	Pferdekräfte Anzahl
3	Accordanten und Bauunternehmer	3	24
38	Buch- und Steindruckereien	41	241¼
7	Buch- und Papierhandel (Binderei und Liniereinrichtung)	7	20
1	Brennmaterialienhandel	1	1
9	Brotbäckereien und Mehlfabriken, Getreide	9	86
2	Chemische Fabriken	2	16
10	Einrichtungen für Diamantbearbeitung	10	40½
23	Diverse	24	108½
2	Einrichtungen für Galvanoplastik und Electrizität	2	12
1	Gasglühlichtfabrik	1	2
5	Gemeindeeinrichtungen	8	58
2	Glasfabriken	3	13
5	Kolonialwa.ren	5	22
7	Händler, Kaufleute und Ladenbesitzer	7	60
3	Hotels. Museen	3	33
4	Aufzugeinrichtungen, Veeme	5	51½
5	Instrumentenmacher, Uhrmacher	5	15
3	Kisten-, Wagenmacher, Küfer	3	19
2	Konditoreien	2	5½
13	Kaffeehandel und Kaffeebrennereien	13	32¾
1	Schriftgiesserei und Druckerschwärzefabrik	1	5
9	Maschinen, Motoren- und Fahrradfabriken	10	56
6	Manufacturen, Confection, Teppich- und Bettenfabriken	6	57
9	Möbel-, Leisten- und Spiegelfabriken	9	34½
6	Mineralwasserfabriken	6	13½
4	Oelfabriken, Handel in Farbwaaren	4	11
17	Schmiede, Eisen- und Metallarbeiter	17	77½
4	Sirup- und Cacaofabriken, Zuckerwaaren	4	17½
2	Schuhfabriken	2	9½
21	Zimmerfabrik, Holzarbeiter, Sägereien	24	193½
9	Tabakskerbereien, Tabak- u. Cigarrenfabriken	9	62½
4	Thee- und Delicatessenhandel	4	15¼
10	Wurstfabriken, Schlächtereien, Wildprethändler	10	22½
3	Seifen-, Fett- und Laugenfabriken	3	11½
1	Hospital	2	90
251	Total	265	1537¾

LISTE

der Actiengesellschaften und Firmen, die dem von der Handelskammer an sie gerichteten Ansuchen um Auskunft entsprochen haben.

I. Nahrungs- und Genussmittel.

Stoom-Meel- en Broodfabriek „Ceres", voorheen G. A. Nering Bögel, Nieuwe Prinsengracht 55.

Maatschappij voor Meel- en Broodfabrieken, Vijzelgracht 28.

Zwiebackfabrik „de Volharding", J. H. Haust & Zonen, Jan Hansenstraat 91/95.

Dampfreisschälmühle „Akyab", Hekker & Co., Beurs kamers 29/31.

Cacao- en Chocoladefabriek F. Korff & &o., Ringdijk bij de Weesperzijde.

Stoom-Koffiepellerij „Insulinde", Zoutkeetsgracht 32*a*/46.

De Suikerraffinaderij voorheen Spakler & Tetterode, Lijnbaansgracht 235.

Wester-Suikerraffinaderij, 1e Spaarndammerstraat 26.

Stoom-Vruchtensap- en Jamfabriek Zwaardemaker & Co., Weesperzijde 93.

Beiersch Bierbrouwerij „de Amstel", Mauritskade 26.

De Deli-brouwerij, Weesperzijde 112.

Heineken's Bierbrouwerij-Maatschappij, Stadhouderskade 78/79.

Koninklijke Nederlandsche Beijersch Bierbrouwerij, Weesperzijde 55/58.

Essigfabrik „de Kroon" J. F. Tack, Leidschegracht 102.

Essigfabrik „de Roos" RIJKS & BUISSANT, Rozengracht 129/133.

Amsterdamsche Likeurstokerij „'t Lootsje" der ERVEN LUCAS BOLS, Rozengracht 103.

Likeurfabriek „De drie Fleschjes", firma H. BOOTZ, Gravenstraat 16.

Likeurfabriek WIJNAND FOCKINK, Pijlsteeg 29/33.

Likeurstokerij en Wijnkooperij „de Wildeman", voorheen LEVERT & Co., Nieuwendijk 136.

Likeurstokerij firma HAAGES & LEVERT JR., Kerkstraat 342.

Likeurstokerij „'t Schipblok" H. P. VAN DIJK, Oude Hoogstraat 2.

Distilleerderij en Likeurstokerij VAN ZUYLEKOM LEVERT & Co., Westerstraat 180.

Stoomfabriek van minerale wateren J. WILLAARS & Co., Thorbeckeplein 7/9.

Maatschappij tot Exploitatie van G. HOUWELING'S Mineraalwaterfabriek, Handboogstraat 7/13.

Bronwaterfabriek „Holland", Singel 1, Stroomarkt, Engelschesteeg 27.

Kon. Ned. Sigarenfabrieken EUGÈNE GOULMY & BAAR, Rokin 31.

Maatschappij tot Exploitatie van de Sigarenfabriek voorheen „B. BERGMAN CARELS", Oude Zijds Voorburgwal 316.

Sigarenfabriek GEBR. JACOBSON & Co., Prins Hendrikkade 68.

Sigarenfabriek JUSTUS VAN MAURIK, Spuistraat 64—70.

Sigarenfabriek P. ALMA AZN., Utrechtschedwarsstraat 13.

Melkinrichting en Roomboterfabriek „Plancius", Keizersgracht 802.

Fabriek van Gesteriliseerde Melk „Amsterdam" 2e Spaarndammerdwarsstraat 32/34.

Soda-, Zeeppoeder-, Lessive- en Toiletzeepfabriek VANE & Co., Zoutkeetsgracht.

Eau de Colognefabriek voorheen J. C. BOLDOOT Langestraat 51.

Koninklijke Stoom-Maalderij van Specerijen, Drogerijen enz. B. C. J. LIEVEGOED & ZOON, Haarlemmer Houttuinen 102.

II. Metall- und Holzbearbeitung.

Zilverwerkfabriek As. Bonebakker & Zoon, Heerengracht 376.

Ned. Gouden Kettingenfabr. Jac. B. Citroen, Sarphatistr. 103.

Machine- Rijwiel- & Automobielenfabriek „Simplex" Overtoom 263—71.

Koninklijke Fabriek van Metaalwaren en Lakwerken W. Reijenga Tzn., Kostverlorenkade 4—5.

Metaalwarenfabriek Wiener & Co., Oostenb.voorstr. 29/31.

Stoom Koperslagerij, Gieterij en Draaierij de Wed. J. R. Wellinghuyzen & Zonen, Vinkenstraat 110—112.

Stoomfabriek van Petroleum-toestellen S. van Embden Dzn. Elandsgracht 15.

Eerste Nederl. Messenfabr. W. Beien & Co., Amstelveenschew.

Amsterdamsche Verzinkerij Plantage Muidergracht 4.

Kuiperij en Kistenmakerij J. H. Kiesouw, Bloemgracht 189.

Amsterdamsche Fabriek van Cement-ijzerwerken systeem-Monier, Groote Wittenburgerstraat 108.

Maatschappij tot Exploitatie van Cement-ijzerwerken systeem-Monier, Planciusstraat 24.

Javasche Bosch-Exploitatie-Maatschappij voorheen P. Buwalda & Co., Nieuwe Doelenstraat 12/14.

Maatschappij tot Exploitatie van Fijnhouthandel en Stoomzagerij, Jacob v. Lennepkade 334.

Stoomhoutzagerij en Schaverij „Indië" Th. R. van Epen & Co., Groote Bickerstraat 46—48.

Heineken's Stoom-Jalouziën en Rolluikenfabriek, Van der Helststraat 1.

Ameublementen H. Pander & Zonen, Kalverstraat 71.

Meubelfabrikanten Vos & de Vries, Kalverstraat 125—127.

Meubelfabrikanten J. B. Hillen, Damrak 66—67.

Meubelfabrikanten J. W. G. Lasance, Leidschestraat 5.

Stoom-Meubel- en Timmerfabriek H. F. Jansen & Zonen, Spui 10*a*.

Houthandel van Lindner & Co., Kl. Wittenburgerstraat 22.

Handel in Bouwmaterialen voorheen J. A. Smits & Zoon, Ruyschstraat 30.

III. Schiffsbau, Dampfmaschinen, Eisen- und Stahlindustrie.

Nederlandsche Scheepsbouw-Maatschappij, 3e Conradstraat.

Maatschappij van Scheepsbouw en Verhuring van Vaartuigen, voorheen onder de firma H. Bernhard, Lijnbaansgracht 304*a*.

Scheepsbouw en Werktuigenfabriek Jan F. Meursing, Groote Bickerstraat 78/80.

Scheepsbouwmeesters E. J. Bok & Zonen, Kleine Kattenburgerstraat 166.

Scheepsbouwmeester firma Wed. J. L. Ceuvel, Kadijk 171/173.

Scheepswerf en Werktuigenfabriek 't Kromhout D. Goedkoop Jr,, Hoogte Kadijk 147.

Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmateriaal, Oostenburgergracht 73.

Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen G. H. Broekman Lzn., Nieuwe Lijnbaansgracht 29.

Fabriek van Stoomketels en Werktuigen voorheen H. & J. Suyver, Groote Bickerstraat 52.

Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen, IJzer- en Kopergieterij J. Zimmer & Zonen, Lijnbaansgracht 230.

Machinefabriek en Ketelmakerij Johan Vis & Co., Nieuwe Vaart 21*b*.

IJzer- en Metaalgieterij „De Etna" B. W. H. Schmidt & Co., Overtoom.

De Amsterdamsche Droogdok-Maatschappij, Koninginnedok overzijde van het IJ.

IV. Druckereibetriebe.

Amsterdamsche Boek- en Steendrukerij, voorheen Ellerman, Harms, & Co., Warmoesstraat 147/151.

Boek- en Steendrukkerij J. H. de Bussy, Rokin 60.

Boek- en Kunstdrukkerij Ipenbuur & van Seldam, Singel 91.

Photo-Chemigrafische Kunstinrichting L. van Leer & Co., Rustenburgerstraat 1*a*.

Stoomdrukkerij „de Fakkel", voorheen B. van Mantgem, Singel 562.

Stoom-Steendrukkerij „Senefelder", voorheen firma Amand, Looiersgracht 47.

Boek- en Handelsdrukkerij C. A. Spin & Zoon, Nieuwe-Zijds Voorburgwal 287.

Steen- en Boekdrukkerij Cartonnagefabriek Faddegon & Co., Haarlemmer Houttuinen 29/33.

Electrische Drukkerij „Hemony", Ruyschstraat 85.

Cartonnagefabriek Meijer & Couvée, van Diemenstraat.

Nederlandsche Cartonnagefabriek, voorheen P. J. Zürcher. Looiersgracht 68.

Lettergieterij „Amsterdam", voorheen N. Tetterode, Bilderdijkstraat 163/165.

V. Diverse.

Die Diamantindustrie vertreten durch:

de Vereeniging van Eigenaren van Diamantslijperijen;

de Amsterdamsche Juweliers-Vereeniging;

de Algemeen Nederlandsch Diamantbewerkers Bond.

Aannemers D. Cerlijn & Zoon en A. J. de Haan, Leliegracht 11.

Maatschappij tot Houtbereiding tegen Bederf, Groote Wittenburgerstraat 108.

Nederlandsche Terra-cotta Fabriek „Hélianthe", 3e Schinkelstraat 33.

Amsterdamsche Caoutchoucfabriek, voorheen Pompe & Co., 3e Wittenburgerdwarsstraat 2/6.

Commanditaire Vennootschap Fabriek van Plastische Pakking, 3e Wittenburgerdwarsstraat 10.

Maatschappij voor Zwavelzuurbereiding, voorheen G. T. Ketjen & Co., overzijde van het IJ, hoek Nieuwendammer Kanaal.

Chemische Fabriek, Spaltehölz & Ameschot, Beursstraat 65.

Chemische Fabriek „Suriname", Haarlemmer Houttuinen 54.

Veekoek- en Meelfabriek „De Hinde" Bertels & Co., Omval.

Borstelfabriek Gebrs. Jonker, Prinsengracht 256—258.

Magnesit-cement malerij HAAG & Co., Westerstraat 218.

Pharmaceutische Handelsvereeniging, voorheen D'AILLY & ZONEN en MASTENBROEK & GALLENKAMP, Looiersgracht 31/33.

Patentoliefabriek en Kokerij F. ALBERDINGK & ZONEN, Brouwersgracht 230.

Fijn-oliefabriek „Oranje", Spui 23/27.

Fabriek van Verfwaren en Vernissen H. VETTEWINKEL & ZONEN, Prins Hendrikkade 81.

Verffabriek „Le Ripolin", Langestraat 3/5.

Spiegelfabriek van GEBRS. KOCH, Plant. Franschelaan 32/34.

Electro Technisch Bureau MIJNSSEN & Co., Keizersgracht 205.

Technisch Bureau GEVEKE & Co. Heerengracht 408.

Maatschappij voor Electr. Stations „Electra", Heerengr.146.

Fabriek tot levering van Electrische energie „de Weichsel", Westerstraat 218.

Gemeentegasfabrieken Keizersgracht 444/446.

Gemeente-Electriciteitswerken, Hoogte Kadijk 200.

Ferner erhielten wir noch Auskunft von untenstehenden Actiengesellschaften und Firmen, von deren Mitteilungen wir an anderen Stellen dieses Berichts Gebrauch gemacht haben.

M. J. VAN DE WAAL & Co's Corsettenfabriek, Keizersgr. 438.

FERD. VEERKAMP &Co's., Lingerie en Blousenfabr. Marcusstr. 12.

Heerenkleedermakerij H. NEVILLE HART & Co., Heerengr. 406.

Heerenkleedermakerij, Maatschappij tot Exploitatie der Kleedermakerszaak voorheen onder de firma F. H. WENTE & ZOON, Rokin 122.

Heerenkleedermakerij P. VAN DEN BRUL, Nieuwendijk 184. Dameskleederen HIRSCH & Co.

Stoomwasscherij „Oosterpark", 1e Oosterparkstraat 128.

Schoenmakerij W. G. PETERS, Rokin 34.

Schoenmakerij GEBR. FRIELINK, Raadhuisstraat 37.

Leestklaar Schoenwerkfabriek firma M. LEVENBACH, O. Z. Voorburgwal 200.

Pettenfabriek S. J. VAS DIAS, Raamgracht 12.

Pelterijenfabriek EMILE CITROEN, Rokin 71.

AUSFUHR aus dem Freien Verkehr von Bier (und Malzextract) in den Jahren 1886 bis 1906.

A. TOTAL.

JAHRE.	Ausfuhr aus dem Staat.	Ausfuhr von Amsterdam.	Ausfuhr von Rotterdam.
	1000 Liters	1000 Liters	1000 Liters
1886	5,260	2,586	2,389
1887	4,853	2,538	2,074
1888	4,706	2,394	1,853
1889	5,549	3,118	1,770
1890	5,867	3,138	1,917
1891	5,906	3,089	1,907
1892	6,064	3,226	1,792
1893	6,872	3,678	1,517
1894	6,775	3,373	1,488
1895	6,631	3,390	1,434
1896	6,873	3,231	1,818
1897	7,345	3,623	1,388
1898	6,935	3,857	1,362
1899	6,987	3,994	1,325
1900	7,408	4,492	1,100
1901	7,008	4,398	1,008
1902	7,825	4,965	996
1903	7,948	4,949	949
1904	7,217	4,315	822
1905	7,489	4,729	840
1906	7,950	4,047	1,332

B. AUSFUHR AUS DEN NIEDERLANDEN.

Auf Erlaubnisschein mit Abschreibung od. Zurückerstattung der Steuer

JAHRE.	HAUPTSÄCHLICHSTE LÄNDER DER BESTIMMUNG.									
	Gr. Britannien	Belgien	Java und ferner O.-I.	Frankreich	Nied. Guyana	Curaçao	Egypten	Spanien	Afrika (Westküste)	Afrika (Ostküste)
	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.
1886	937	2,283	343	934	154	13	7	127	10	2
1887	1,131	1,999	399	748	149	16	6	48	13	—
1888	1,193	1,802	503	574	203	19	63	36	16	1
1889	1,413	2,168	779	535	184	23	47	68	40	1
1890	1,784	1,688	1,075	617	193	18	28	73	45	5
1891	1,819	1,607	1,202	565	202	33	30	76	31	8
1892	2,067	1,427	1,305	505	158	81	6	74	68	29
1893	2,267	1,692	1,749	413	240	81	4	26	67	8
1894	2,200	1,357	1,979	394	289	28	—	22	52	19
1895	2,447	901	2,081	426	392	9	—	13	25	17
1896	2,686	925	2,174	328	473	1	1	9	44	10
1897	2,815	815	2,606	345	503	1	1	6	5	17
1898	2,898	851	1,994	370	531	—	29	3	4	10
1899	2,708	903	2,037	392	703	—	18	3	1	3
1900	2,793	1,058	2,265	347	666	1	6	6	2	16
1901	2,661	942	2,147	369	645	4	1	6	3	—
1902	2,928	1,053	2,479	310	606	13	7	4	—	19
1903	2,850	1,006	2,621	295	615	32	3	2	3	17
1904	2,567	1,066	2,567	235	535	8	1	2	1	1
1905	2,479	1,355	2,450	223	598	40	8	4	—	—
1906		1,423†	2,979†	259†					4†	

† Diese Ziffern sind den vom Finanzdepartement veröffentlichten Monatsausweisen entnommen.

Ausfuhr aus dem Freien Verkehr von Likören in den Jahren 1886 bis 1906.

A. TOTAL.

JAHRE.	Ausfuhr des Staats	Ausfuhr von Amsterdam.	Prozentanteil Amsterdams an der totalen Ausfuhr.
	1000 Liter	1000 Liter	
1886	291	269	92 pCt.
1887	313	288	92 "
1888	302	275	91 "
1889	346	287	82.9 "
1890	379	312	82.5 "
1891	412	333	80.8 "
1892	346	272	78.6 "
1893	365	257	70.5 "
1894	378	253	67 "
1895	408	279	68.4 "
1896	407	199	48.9 "
1897	476	283	59.4 "
1898	453	299	66 "
1899	483	280	57.8 "
1900	506	251	49.6 "
1901	403	246	61 "
1902	506	263	52 "
1903	544	265	48.7 "
1904	529	264	50 "
1905	549	287	52.3 "
1906	776	283	36.5 "

B. AUSFUHR VON DEN NIEDERLANDEN.

Auf Erlaubnisscheine mit Abschreibung oder Rückerstattung der Steuer.

JAHRE	LÄNDER DER BESTIMMUNG.									
	Belgien	Gr. Britannien	Preussen	Frankreich	Java u. O.-Ind. Besitzungen.	Verein. Staaten (N. A.)	Afrika (Westküste)	Afrika (Ostküste)	Rio de la Plata	Russl., Häfen an der Ostsee u. dem Weiss. M.
	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.
1886	75	53	42	33	34	12	—	—	—	2
1887	79	59	48	33	34	17	1	—	—	3
1888	86	60	32	35	29	15	4	1	1	2
1889	90	60	37	37	37	26	11	3	7	3
1890	104	57	54	30	45	25	10	3	2	2
1891	134	58	58	39	42	23	11	3	—	4
1892	83	66	51	25	41	20	13	4	—	3
1893	74	82	46	30	48	15	14	19	—	4
1894	79	72	40	26	58	20	8	22	—	5
1895	91	73	48	32	65	19	13	32	—	1
1896	86	88	43	27	51	19	4	48	—	4
1897	101	105	51	30	55	21	4	58	2	4
1898	91	112	49	28	62	9	6	5	—	6
1899	105	105	51	26	66	11	10	41	—	6
1900	116	75	52	22	72	19	9	84	—	6
1901	91	77	72	24	74	23	6	26	2	6
1902	101	76	50	19	77	24	7	69	1	7
1903	107	72	51	22	93	29	10	34	6	8
1904	112	77	56	20	95	26	3	50	8	5
1905	130	78	50	21	98	25	11	32	9	7
1906	119†	290†	48†	20†	115†					

† Diese Ziffern sind den vom Finanzdepartement veröffentlichten Monatsausweisen entnommen.

Anzahl der in Gebrauch stehenden Dampfkessel für industrielle Zwecke am 31 December 1906.

Anzahl Einrichtungen	ART DER EINRICHTUNGEN.	Anzahl Kessel.	Erwärmte Oberfläche in M².
2	Automobil-, Fahrrad- und Wagenfabriken	4	399
1	Fischbeinfabriken	1	40
6	Bierbrauereien und Essigfabriken	20	2463
16	Brotbäckereien und Konditoreien	20	832.27
7	Cacao-, Chocolade- und Zuckerwaarenfabriken	9	255
1	Cautchoukfabrik	2	125
1	Chininfabrik	2	100
1	Cichorienfabrik	2	77
46	Diamantschleifereien (1 zugleich Gipsmühle)	71	2297.40
4	Trockendocke	16	341.50
13	Druckereien	18	544.30
1	Arzneimittel (Fabriken zur Bereitung von)	2	81
2	Glasschleifereien	2	49.50
1	Getreide reinigen und heben	2	220
1	Kolonialwaaren	1	34
13	Holzbearbeitung und -bereitung, Möbel-, Kisten-, Leisten- und Spiegelfabriken	16	600.20
3	Aufzugs- und hydraulische Einrichtungen, Krähne	11	578
6	Kaffeeschälereien, -lesereien und -brennereien	8	223.50
1	Kohlteerbrennerei	2	90
5	Likörfabriken	7	157
3	Manufacturen, Betten- und Deckenfabriken	5	153
13	Milcheinrichtungen, Butterfabriken	19	303
3	Metall-, Kupferbearbeitung und Bronzeartikel	4	169.50
2	Oelfabriken	3	76
1	Petroleumaufzug	2	44
1	Reisschälerei	2	70
5	Schiffszimmerwerften	6	244.50
6	Cigarren- und Tabaksfabriken	7	66.50
1	Stockfischschlägerei	2	35.50
3	Zuckerraffinerieen	43	4314
2	Konserven (Fabriken zur Bereitung von)	2	7.50
1	Farbwaarenbereitung	1	18
4	Farbereien	4	39.50
1	Feuerfeste Steinfabrik	1	35
9	Wäschereien	13	253.80
12	Werkzeuge (Verfertigungs- und Reparaturwerkstätte von) und Eisengiessereien	25	1218
5	Sägereien	7	420
1	Schwefelsäurefabrik	4	300
49	Diverse	51	936.95
	In Gebrauch bei der Gemeinde:		
1	Abattoir	2	150
2	Elektrische Centrale	26	5972
2	Gasfabriken	23	2566
2	Gemeinde Petroleum-Entrepôt	4	172
260		472	27072.42

FÜNFTES KAPITEL.

GELD- UND FONDSHANDEL.

V. GELD- UND FONDSHANDEL. *)

Allgemeine Betrachtungen.

Wieder stehen wir am Ende eines Jahres, eines Jahres von scharfen, launenhaften Gegensätzen sowohl auf politischem, wie wirtschaftlichem Gebiet. Doch ist der schliessliche Eindruck, den das Jahr 1906 hinterlassen wird, in vielen Fällen ein äusserst günstiger, so weit wenigstens das Wort „Ende gut, Alles gut" im Stande ist, Augenblicke voll Sorge und Spannung, an denen das jetzt zu Grabe getragene Jahr so reich gewesen ist, aus der Erinnerung zu verbannen. Ereignisse von welt-historischer Bedeutung, wie der blutige Streit um die Vorherrschaft im Osten, welcher seine Furchen in das Bild seiner beiden Vorgänger eingedrückt hat, hat das abgelaufene Jahr nicht gesehen, aber nichtsdestoweniger haben verschiedene Tatsachen von tiefgehender politischer und wirtschaftlicher Bedeutung ihm einen ganz eigenen Charakter verliehen. Die politischen und finanziellen Schwierigkeiten im Zaarenreich in den ersten 6 Monaten, die später eingetretene Besserung daselbst und die neue Gruppierung auf politischem Gebiet während und nach der Conferenz von Algesiras waren Ereignisse, die auch der wirtschaftlichen Lage ihren Stempel aufgedrückt haben, während daneben die grosse Blüte der Industrie in West-Europa und America ein eigentümliches und erfreuliches Merkmal des jetzt zu Ende gehenden Jahres gewesen ist, welches sicher in nicht geringerem Grade einen tiefgehenden Einfluss auf finanziellem Gebiet ausgeübt hat.

*) Die folgenden Betrachtungen sind einer im *Algemeen Handelsblad* in Amsterdam vom 28, 29, 30 und 31. December 1906, 3, 4 und 5. Januar 1907 erschienenen Uebersicht entlehnt.

Schon im Anfang des Jahrs warf die damals bevorstehende Eröffnung der Morokkoconferenz ihre Schatten auf die Stimmung der internationalen Fondsmärkte voraus. Nachdem sie in den ersten Tagen, im Zusammenhang mit der Wiederherstellung der einen Augenblick ernstlich bedrohten Ruhe in Moscau, ein sehr günstiges Aussehen gehabt hatte, wurde die Haltung der Börsen dann auch bald matt und sahen besonders die europäischen Hauptbörsen sehr leidend aus. Auch andere ungünstige Umstände standen in den ersten Wochen des Jahrs der Entfaltung der Umsätze im Weg. In Frankreich musste Mitte Januar die neue Präsidentenwahl stattfinden, in England fielen in dieselbe Zeit die Wahlen für das Unterhaus, von dessen Zusammensetzung man einen sehr merkbaren Einfluss auf den Geschäftsgang an der Börse erwartete, wenigstens so weit die Südafrikanischen Minenwerte in Betracht kamen. Als sich zeigte, dass diese Wahlen eine starke Mehrheit für das liberale Ministerium ergaben, welches ein entschiedener Gegner der Verwendung chinesicher Kulis am Witwatersrand was, wurde der Verlauf des Londoner Marktes rasch ein sehr ungünstiger und fand im Februar ein weiteres ernsthaftes Sinken der Kurse statt, wodurch die ganze Börse sehr empfindlich in Mitleidenschaft gezogen wurde.

Im Gegensatz zu diesem schwachen Marktverlauf an den europäischen Centren legte die Börse in Wallstreet in den ersten Wochen des Jahrs eine grosse Lebhaftigkeit, verbunden mit einem starken Geschäftseifer, an den Tag; es geschah dies unter dem Einfluss des glänzenden Zustandes der Industrie und der ausgezeichneten Berichte aus den Landbaustaaten, wo nach den reichlichen Ernten des vorigen Jahrs alles Rosenduft und Mondschein war. Ein missliches Zeichen war es aber, dass die Geldkurse in New-York nur eine verhältnismässig geringe Entspannung nach den abnormalen Preisen, welche dort am Ende des vorigen Jahrs notiert worden waren, zeigten. Die grossen Magnaten vertrauten denn auch offenbar dem Zustand nicht recht und beeilten sich, ehe es zu spät war, den bestehenden Geld-

bedarf so viel als möglich zu decken. Allein in den beiden ersten Monaten des Jahrs wurden folgende Anleihen angekündigt: Die Pennsylvania Company verkaufte im Januar $ 20,000,000.— 4 pCt.ige Obligationen an die Herrn Kuhn Loeb & Co., welche Bonds halb Januar à 100½ pCt. zur Zeichnung aufgelegt wurden. Die Long Island Railroad Co. übertrug derselben Firma $ 4,500,000.— 4 pCt. Refunding Bonds. Die Westinghouse Electric Manufacturing Co. bot ihren Actionären das Recht zur Zeichnung auf $ 15,000,000.— 5 pCt. convertierbare Obligationen an, deren Placierung durch ein Bankierssyndikat garantiert wurde. Ferner schritt die Missouri, Kansas & Texas zur Creation von $ 20,000,000.— 4½ pCt. allgemeine Hypothek-Obligationen, wovon im Februar den Actionären $ 10,000,000.— à 87½ pCt. angeboten wurden, während die Norfolk & Western $ 3,000,000.— 4 pCt. divisional First Mortgage und einen gleichen Betrag 4 pCt. Equipment Bonds placierte und die Missouri Pacific $ 6,000,000.— 5 pCt. zweijährige Noten ausgab. Ferner verkaufte die Lake Shore an die Morgan & Co. $ 35,000,000.— 4 pCt. Obligationen, bot die Chicago North Western ihren Actionären $ 16,250,000.— neue Actien à pari an, placierte die American Telephone & Telegraph Co. bei einem Bankiersconsortium $ 100,000,000.— Convertible Bonds und ersuchte die Southern Railway ihre Actionäre um Ermächtigung zur Creirung einer neuen Anleihe von $ 200,000,000.—, wovon 15,000,000.— sofort von einem Bankierssyndicat übernommen wurden. Damit war aber die Flut neuer Emissionen noch keineswegs zu Ende. So placierte die Louisville & Nashville in derselben Zeit $ 10,000,000.— Division Bonds, die Bell Telephone Company Co. in Philadelphia $ 4,000,000.— Common Shares, die Delaware & Hudson $ 10,000,000.— 4 pCt. Convertibles, welche letztere Obligationen, welche den Actionären à pari angeboten wurden, später auch an hiesigem Platze eingeführt sind. Ferner wusste die Colorado Southern $ 17,000,000.— 4½ pCt. Refunding Bonds einem Syndikat zu übertragen und emittierte die Chicago Rock Island & Pacific Railway $ 17,784,000.—

4 pCt. Refunding Obligationen, die Mexican Central $ 33,000,000.— Refunding Notes hauptsächlich zum Ersatz ihrer rasch verfallenden $ 29,000,000.— Collateral Trust Bonds und Noten, während die Stadt New-York im Februar $ 20,000,000.— 4 pCt. Obligationen à 108.05 pCt. zu placieren wusste. Diese fieberartig rasche Aufeinanderfolge neuer Anlagewerte, wovon allein im Februar für einen Gesamtbetrag von $ 227,000,000 an den Markt gebracht wurde, begann jedoch bald einen drückenden Einfluss auszuüben, um so mehr, als die Stimmung in New-York nach der anfänglichen Willfährigkeit allmählig schlechter geworden war und zwar im Anschluss an die matte Haltung, die an den europäischen Börsen nach der Eröffnung der Konferenz von Algesiras die Oberhand bekommen hatte. Von den durch Garantie-Syndikate übernommenen Anleihen blieb ein grosser Teil in der ersten Hand und diese gezwungene Festlegung von Mitteln, verbunden mit den grossen von Handel und Industrie gestellten Anforderungen, brachten ein ansehnliches Steigen in den Geldkursen zuwege, wodurch call-money Ende Februar bereits bis zu 8 pCt. auflief, nachdem es einige Wochen vorher nur 2 pCt. notiert hatte. Verschiedene günstige Umstände hielten jedoch vorderhand ein scharfes Sinken im Kursniveau an der Fondsbörse auf. Besonders machte die Erhöhung der Dividende der Union Pacific von 4 pCt. auf 5 pCt. im Februar ihren Einfluss geltend, da man — wie sich später zeigte —, mit Recht in dieser Erhöhung ein Streben zu erkennen glaubte, um gegen die ungünstige Strömung auf dem Geldmarkt ein Gegengewicht zu schaffen.

Mehr und mehr zeigte sich jedoch, dass die übermässige Emission von Obligationen eine neue Periode unverdauter Werte eingeleitet hatte, welche das weitere Unterbringen derartiger Fonds sehr erschwerten. Temporäre Deckung der Kassenbedürfnisse durch Ausgabe von Noten mit kurzer Verfallzeit wurde demgemäss die Losung, während andererseits verschiedene kräftige Gesellschaften, statt ferner beim Anlagemarkt anzuklopfen, zur Vergrösserung ihres Actien-

kapitals schritten. So placierte die Great Northern mit gutem Erfolg $25,000,000.—, die Canadian Pacific $ 20,000,000.—, neue Actien und gab die Kansas City Southern im März $ 5.100,000.— 5 pCt. Notes à 95 pCt. mit Vorzugsrecht für Actionäre, wofür auch an hiesigem Platze Gelegenheit zum Zeichnen bestand. Der Gesamtbetrag der neuen Emissionen von Actien und Obligationen verminderte sich im März bis auf 96 Millionen Dollars, an sich selbst noch eine sehr respectable Ziffer, aber doch nach dem hohen Gesamtbetrag des vorigen Monats ein deutliches Zeichen, dass der Bogen zu straff gespannt gewesen war. Darauf wies auch die Tatsache hin, dass ausser den genannten Garantiesyndikaten auch eine Anzahl solcher von noch viel älterem Datum mit einem mehr oder weniger ansehnlichen Teil der übernommenen Stücke, welche von den Teilnehmern aufgenommen werden mussten, sitzen blieben. So wurde am 1. März das alte Syndikat, welches die Placierung der 4½ pCt. Obligationen der International Mercantile Marine Co. garantiert hatte, aufgelöst, ohne dass ein nennenswerter Betrag seinen Weg in die Geldschränke der Kapitalisten gefunden hätte. Kurz darauf wurde gemeldet, dass die Teilhaber des Syndicats der Westinghouse Electric & Manufacturing Co. Convertibles 30 pCt. ihrer Stücke zu Hause bekamen, auf welchen Bericht Ende April derjenige von der Auflösung des in 1905 gebildeten Syndikats für Pennsylvania Convertible Bonds folgte, worin die Participanten 40 pCt. ihrer Stücke aufnehmen mussten. Der Natur der Sache nach wurde ein sehr ansehnlicher Betrag dieser verschiedenen Obligationen direct auf den Markt geworfen und da dieser schon lange Spuren der Ermüdung gezeigt hatte, konnte dies nicht anders als zu einem ansehnlich erniedrigten Preis geschehen, wodurch die Stimmung je länger, desto unbehaglicher wurde. Vergeblich giff der Secretär des Staatsschatzes Anfangs März in den gespannten Zustand des Geldmarkts dadurch ein, dass er $ 10,000,000.— Staatsgeld in der Bank deponierte.

Weder diese Massregel, noch die ansehnlichen Ziehungen von Finanzwechseln auf Europa, wodurch im Laufe des

März ein nicht unbedeutender Betrag Gold eingeführt werden konnte, waren im Stande, eine fühlbare Erleichterung zu schaffen.

Durchaus im Gegensatz zu dem lahmen und matten Verlauf beinahe aller ausländischen Börsen, hatte in Amsterdam im Frühjahr eine sehr aufgeweckte Stimmung die Oberhand. Im Anfang waren es besonders russische Fonds, für welche man sich sehr interessierte und welche zu ansehnlich erhöhtem Kurs und schönen Posten aus dem Markt genommen wurden. Später lenkte sich die Aufmerksamkeit mehr auf inländische und indische Werte, von denen sich abwechselend Tabakactien, Kultur- und Minenwerte grosser Kauflust erfreuen durften. Was americanische Werte betrifft, so war der Handel hier damals zwar von grossem Umfang, aber in der Ueberzeugung, dass ein scharfes Fallen in Wallstreet bevorstand, ging man hier in grossem Massstab zum Verkauf über. Riesenhaft waren diese Aufräumungen besonders in Steelshares, von welchen Actien allein schon in den ersten Wochen des Jahrs nach zuverlässiger Schätzung $ 8,000,000.— an die Arbitrage abgegeben wurden. Daneben wurden auch Unions, Atchison-Topeka's, Southern Railway Shares, Missouri, Kansas & Texas und verschiedene andere Fonds veräussert, während nur in sehr beschränktem Grad diese Verkäufe durch neues Material ersetzt wurden. Solche Ankäufe beschränkten sich auf Fonds vom sichersten Kaliber, wie Consolidated Railway & Lighting shares, Marine shares u. s. w. Das Mistrauen, welches damals hinsichtlich des Zustandes in America zu bemerken war, führte selbst zu ansehnlichen Blanco Verkäufen und es ist nicht zu verwundern, dass bei einer derartigen Lage des Markts geringe Neigung bestand, um sich für neue Introductionen zu interessieren. Im Januar beschränkten sich diese denn auch auf zwei, nämlich die Einführung von St. Louis South Western Commons à 27¾ pCt. durch die Herrn Ten Have und van Essen und die Buitenlandsche Bankvereeniging und die Emission von Beteiligungsbeweisen A und B an einem Syndicat americascher industrieller Actien, zu Preisen von resp. 87½ und 25

pCt., durch die Herrn Vermeer & Co. Keine von diesen beiden Emissionen konnte sich eines grossen Erfolgs rühmen. Für Februar wurde hier von Broekman's Effecten- en Administratiekantoor die Zeichnung auf $ 1,100.000 neue Actien der Canadian General Electric Company à 142½ pCt., London'sche Usance, aufgelegt und introduzierten die Herrn Gebr. Texeira de Mattos die obengenannten 4 pCt. Chicago Rock Island Refunding Bonds zum Kurs von 95⅝ pCt., während im März die Herrn Westendorp & Ten Kate 4 pCt. Oblig. der Kansas City Outer Belt & Electric Railway Co. 80 pCt. anboten, und Ende April Gebr. Texeira de Mattos in Verein mit den Herrn Speyer Bros., in London $ 3,000.000.— 4½ pCt. National Railroad Co. of Mexico Prior Lien Bonds à 103 pCt. zur Zeichnung brachten. Während speculative Werte hier in grossem Umfang veräussert wurden, fanden einzelne dieser Introductionen von Anlagewerten einen guten Empfang und auch verschiedene andere Obligationssorten, für welche unser Publikum schon früher Interesse hatte, wurden hier bei den zurüchlaufenden Kursen in den ersten Monaten des Jahrs stark gekauft, besonders Pennsylvania Convertible und 4½ pCt. Marine Bonds.

Die Geschäftsstille an den europäischen Börsen, besonders während der Algesiras Conferenz, als die Furcht vor einem offenen Bruch zwischen Frankreich und Deutschland zentnerschwer auf die Stimmung am Fondsmarkt drückte, veranlasste eine tüchtige Entspannung in den Geldkursen.

So schritt die Deutsche Reichsbank schon am 18. Januar zu einer Herabsetzung ihres Disconto's von 6 auf 5 pCt., nachdem der Vorrat an Münze und Münzmaterial in kurzer Zeit um Rm. 71,500,000.— vermehrt und der Notenumlauf um 142,000,000.— eingeschränkt worden war. Anfang April, als die Marokko Conferenz einen günstigen Abschluss gefunden hatte und die Furcht vor politischen Verwickelungen also verschwunden war, erniedrigte die Englische Bank ihren Disconto von 4 auf 3½ pCt., während um 23. Mai in Deutschland der Discontofuss der Reichsbank von 5 auf 4½ pCt. herabgesetzt wurde. Wiewohl letztere Massregel

ausser mit einer Verstärkung des Goldvorrats und der steuerfreien Banknoten-Reserve auch mit einer kleinen Besserung der internationalen Geldmärkte motiviert wurde, gehörte doch in Wirklichkeit der grosse Geldvorrat an den meisten Centren damals schon wieder der Vergangenheit an und waren überall Zeichen zunehmender Spannung wahrzunehmen, wozu neben der zunehmenden industriellen Betriebsamkeit auch die Flut neuer Emissionen beitrug, welche sich nach der Aufklärung des politischen Horizonts ergossen hatte.

Die bedeutendsten davon waren die Emission der deutschen Reichsanleihe und von Preussischen Consols im Gesamtbetrag von Rm. 560,000,000.—, welche am 11. April zum Kurs von 100.10 emittiert wurden und die grosse russische Anleihe von Frcs. 2,250,000,000.—, wovon die Emission am 26. April stattfand, hier zu Lande bei den Herrn Hope & Co., Lippmann, Rosenthal & Co. und der Banque de Paris et de Pays-Bas à 85 pCt., Amsterdamer Usance, während weiter die Zeichnungen in Frankreich, Oesterreich—Ungarn und England bei einer Anzahl Bankhäuser ersten Ranges eröffnet wurden. Von der neuen Teilnahme des englischen Markts an einer russischen Anleihe stellte man sich damals sehr günstige Folgen vor, und dasselbe galt auch von der Teilnahme Oesterreichs, in welchem Lande zum ersten Mal eine russische Anleihe offiziell aufgelegt wurde. Scheinbar hatte die Emission denn auch einen phänomenalen Erfolg, um so mehr, als die neuen Obligationen bereits vor der Zeichnung mit einigen Procent Agio verhandelt wurden. Dass aber auch in diesem Falle Emissions- und Placierungskurs nicht dasselbe war, wurde in den folgenden Monaten nur allzu deutlich.

Ausser diesen grossen Emissionen fanden in derselben Zeit noch einige kleinere statt, die in ihrer Gesamtheit dem Geldmarkt grosse Beträge entzogen. So fand in Londen halb April die Zeichnung auf £ 2,500,000.— London'sche Grafschaftswechsel, wie auch auf £ 1,250,000.— Obligationen der Gemeinde Londen statt. Ferner wurde daselbst in derselben Zeit eine 5% Anleihe von £ 1,100,000.— der

Companhia Lloyd Brazilieros mit grossem Erfolg aufgelegt, es kam eine $4\frac{1}{2}\%$ Anleihe von Chili von £ 3,700,000.— an den Markt und boten verschiedene industrielle Unternehmungen mehr oder weniger grosse Anleihen zur Zeichnung an.

Neben diesen Emissionen trug auch die plötzlich aufgekommene umfangreiche americanische Nachfrage nach Gold schon im Lauf des April dazu bei, dass der Geldmarkt in Europa knapper wurde. Diese americanischen Entziehungen hatten ihren Grund in der zeitweisen Entrenkung des New-Yorker Geldmarkts durch die Katastrophe von San Francisco, wo das Erdbeben am 18. April und der darauf folgende gewaltige Brand den grössten Teil der Stadt vernichtete und mehr als 200,000 Menschen obdachlos wurden. Der durch diese Katastrophe verursachte materielle Schaden wurde anfangs auf $ 300,000,000.— geschätzt, aus späteren zuverlässigen Angaben ging aber hervor, dass der ganze versicherte Betrag, der durch diese Katastrophe verloren gegangen war, etwa $ 223,000,000.— betragen hat, wovon etwa $ 150,000.— durch inländische und auswärtige Versicherungsgesellschaften gedekt werden mussten.

Davon fielen $ 60,000,000.— auf die Schultern englischer und $ 15.000,000.— auf die deutscher Gesellschaften. Wiewohl von verschiedenen Seiten alsbald kräftige Massregeln zur Linderung der Not getroffen wurden und auch die Regierung einen ansehnlichen Betrag für Hilfeleistung zur Verfügung stellte, hatte das unheilvolle Ereignis nichts destoweniger einen tiefgehenden Einfluss auf den Geld- und Fondsmarkt. In erster Linie mussten grosse Geldsummen nach der heimgesuchten Gegend geschickt werden; in den ersten zwei Wochen nach der Katastrophe betrugen die Sendungen dahin etwa $ 29,000,000.—. Ferner sahen sich die Versicherungsgesellschaften genötigt, um ihren Verpflichtungen zur Ausbezahlung genügen zu können, einen ansehnlichen Teil ihres Portefeuilles, der Hauptsache nach aus Obligationen ersten Rangs bestehend, zu verkaufen, was bei dem überspannten Zustand, bei welchem der Anlagemarkt in den Vereinigten Staaten allmählig angekommen war, zu einer

Verärgerung der Depression führte. Ueberdies machten verschiedene andere ungünstige Factoren in dieser Zeit zugleich ihren Einfluss geltend. Zwischen den Arbeitern und den Besitzern der Kohlenminen waren ernste Differenzen ausgebrochen, wodurch die Furcht vor der Wiederholung des grossen Ausstandes im Jahr 1902 hervorgerufen wurde, welcher damals erst nach einer Dauer von beinahe sechs Monaten durch die kräftige Intervention der Regierung beendet wurde. Die früheren Enthüllungen hinsichtlich weiniger wünschenswerter Zustände bei einer Anzahl Lebensversicherungsgesellschaften wirkten in dieser Zeit ebenfalls empfindlich nach, da sie zur Durchführung gesetzlicher Bestimmungen Anlass gaben, wodurch diese Gesellschaften in der Wahl ihrer Anlagswerte beschränkt wurden, so dass sie im Gegensatz zu früher nicht mehr im Stande waren, den Markt durch Aufnahme der Beträge unverdauter Emissionen zu entlasten. Dies machte seinen Einfluss um so stärker fühlbar, da der Zustand des Geldmarkts in New-York bereits vor den kritischen Ereignissen in San Francisco viel zu wünschen übrig gelassen hatte. Schon am 7. April war die Reserve der Banken auf $ 2,500,000.— unter das gesetzliche Minimum von 25 pCt. der Depositen gefallen und war der Kurs von Eintag Geld bis 30 pCt. gestiegen. Als halb April die Katastrophe von San Francisco neue gewaltige Forderungen an den Geldmarkt stellte, sah sich der Secretär des Schatzamtes zu kräftigem Einschreiten genötigt. In Verband mit dem teuren Geld waren die Wechselkurse auf Europa etwa auf den Goldpunt zurückgegangen und Minister Shaw erklärte sich jetzt bereit, um die Einfuhr des gelben Metalls zu erleichtern, einen dem in Europa angekauften Gold gleichkommenden Betrag direct bei den Banken zu deponieren, wodurch Renteverlust bei der Versendung erspart und Goldimport demgemäss erleichtert wurde. Die Folge hievon war, dass in kurzer Zeit etwa $ 33,000,000.— Gold aus Europa zuströmte, wodurch der Geldmarkt allmählig ein weniger knappes Aussehen erhielt. Auf die Fondsbörse, wo man ernste Unfälle als Folge des eingetretenen scharfen Fallens

befürchtete, übte dies im Anfang keine grosse Wirkung aus und die Kurse fielen in raschem Tempo, so dass nicht allein die Hebung, welche im Anfang de Jahrs stattgefunden hatte, vollständig zunichte gemacht wurde, sondern dass auch die Notierungen Anfangs Mai selbst bis zum niedrigsten Punkte des Jahrs sanken. Von dem Umfang dieser Reaction gibt folgender Kurszettel einen Begriff.

Actien:	Höchster Kurs in Jan.	Niedrigster Kurs 2 Mai.
Atch. Topeka Comm.	96 7/8	85 3/8
Chicago Milwaukee	193	155 1/4
Denver & Rio Grande	51 7/8	36 5/8
Erie Common	50 7/8	38 1/8
Great Northern	348	275
Kansas City Southern pref.	71	50
Missouri Kans. Texas Common	40 5/8	29
Pennsylvania	147 1/2	126 1/4
Union Pacific	160 1/2	138 1/2

Das Frühjahr brachte aber rasch einige Besserung und wiewohl diese zeitweise durch die Enthüllungen der Misstände in den Fleischpackereien in Chicago und anderweitig gestört wurde, machte diese Genesung doch rasch weitere Fortschritte, namentlich als die Pennsylvania Company, nachdem sie halb Mai $ 50,000,000.— 4½ Notes auf eine 5 pCt. Basis placiert hatte, anfangs Juni mit Pariser Banken eine Anleihe von frs. 250,000,000. – auf einer 3½ pCt. Basis abzuschliessen wusste. Dass eine Gesellschaft mit so hohem Credit, wie die Pennsylvania, sich genötigt sah, die onerosen Forderungen hinsichtlich des französischen Stempels u.s.w. zu bewilligen, war an sich selbst keineswegs ein Hoffnung erweckendes Zeichen für den Zustand des New-Yorker Anlagemarkts, aber wiewohl man sich davon vollständig Rechnung gab, hoffte man, dass auf diese erste americanische Emission in Frankreich noch weitere folgen würden und dass dadurch der Druck in New-York allmählig vermindert werden würde. Bis jetzt hat man sich in dieser Erwartung schmählich getäuscht. Trotz der grossen Mühe, die sich verschiedene Gesellschaften seitdem gegeben haben, um für ihre Anleihen einen Markt in Frankreich zu eröffnen, ist bis jetzt die Pennsylvania Emission ein Unicum geblieben.

Zu einem Teil ist dies wahrscheinlich dem Umstande zuzuschreiben, dass die äussert konservativen französischen Kapitalisten nur für Anlagen in Werten allerersten Rangs zu haben sind, deren Namen bei dem französischen Publikum genügend bekannt sind, während gerade diese Gesellschaften am schwierigsten dazu zu bewegen sind, den onerosen Forderungen des französischen Fiscus zu entsprechen. Lieber, als sich auf diese Weise bleibend zu binden, trachteten diese Gesellschaften ihren Geldbedarf durch Ausgabe von Noten mit kurzer Verfallzeit oder durch Placieren neuer Actien zu decken. So hatte die Baltimore Ohio schon im April $ 27,750,000.— neue Common Shares ihren alten Actionären à pari angeboten und hatte die Frisco $ 7,500,000.— 5 pCt. Notes einem Syndikat übertragen. In den beiden folgenden Monaten folgte eine Anzahl Gesellschaften diesem Beispiel, so dass Ende Juni der Betrag der im ersten Halbjahr ausgegeben Notes auf etwa $ 146,000,000.— beziffert wurde.

Das Bestreben, um den Fondsmarkt trotz der herrschenden Geldknappheit günstig für die Aufnahme neuer Werte zu stimmen, war gewiss der Erhöhung der Dividende, wozu eine Anzahl Gesellschaften in den Sommermonaten schritten, nicht fremd, wenn auch die äusserst befriedigenden Aufnahmen in fast allen Fällen diese Erhöhung zweifellos vollkommen rechtfertigten. Die Baltimore und Ohio eröffnete in Juni den Reigen mit einer Erhöhung der Dividende auf ihre Common Shares von 5 auf 6 pCt., worauf rasch die Ontario und die P. C. C. & St. Louis mit einer Dividendenerhöhung und die American Locomotive Co. mit der Wiederaufnahme der Dividendenbezahlung auf ihre gewöhnlichen Actien folgten. Im Anfang hatten diese Erhöhungen jedoch nur eine vorübergehende Wirkung, da nach dem vorhergegangenen heftigen Fallen bei dem Publikum kein genügendes Vertrauen in den ferneren Lauf der Geschäfte bestand und dieses Mistrauen, als in der zweiten Hälfte von Juni die Geldkurse wieder in die Höhe gingen, mehr und mehr um sich griff, während auch die feindliche Stimmung gegen die grossen Korporationen ihren Einfluss in die Wagschaale zu

legen begann; jetzt trat ein neuer Rückschritt ein, wodurch in der ersten Hälfte von Juli die Notierung für eine Anzahl Fonds selbst noch unter die von anfangs Mai sank.

Dieser höchst unbefriedigende Kursverlauf in den Vereinigten Staaten wirkte der Natur der Sache nach auch auf die europäischen Börsen höchst ungünstig. Ueberdies trugen allerlei Besorgnisse politischer Art dazu bei, die Stimmung jenseits des Oceans zu verschlechtern. In Russland war das Verhältnis zwischen Regierung und Volksvertretung allmählig immer gespannter geworden, man befürchtete jeden Augenblick einen Staatsstreich oder den Ausbruch einer Revolution. Die im April ausgegebene Anleihe, von der ansehnliche Beträge in die Hände von Prämienjägern gefallen waren, konnte unter diesen Umständen ihren Kurs nicht halten und an die Stelle des anfänglichen Agio's trat bald ein stets grösser werdendes Disagio, was auf den ganzen Anlagemarkt einen äusserst drückenden Rückschlag hatte. In Oesterreich-Ungarn war der politische Zustand in jener Zeit ebenfalls nicht sehr erbaulich. In Frankreich, wo das neu aufgetretene radikale Ministerium die in Börsenkreisen so unpopulären Pläne zur Einführung einer Einkommenssteuer wieder auf das Tapet brachte, wurde die Stimmung der Börse, die durch den jähen Sturz der Fonds des Zaarenreichs doch schon stark gelitten hatte, je länger desto schlechter, während in London ausser den eben genannten Faktoren auch der stets weiter um sich greifende Rückgang in Süd-afrikanischen Minenwerten, welcher Ende Juni einige ansehnliche Fallimente veranlasste, eine äusserst düstere Stimmung an der Börse hervorbrachte. Nicht nur dass zahllose kleine Anleger und Spekulanten durch das anhaltende Sinken getroffen und entmutigt wurden, es zeigte sich überdies bei jeder folgenden Rescontre aufs Neue die Notwendigkeit, Positionen schwacher Inhaber zu übernehmen, durch deren Liquidation dann ihrerseits die Preise weiter abbröckelten. Während die Lage des Marktes auf diese Weise stets ungünstiger wurde, wurden die grossen Häuser, die zeitweise solche Fonds übernommen hatten, mehr und mehr mit schwer

verkäuflichen Werten überladen. Dies verminderte nicht nur die Lust und das Vermögen, weitere Unterstützung zu gewähren, sondern hatte auch zur Folge, dass man sich anderer, leicht realisierbarer Fonds entäusserte. Das ansehnliche Sinken, welches Beginn Juli in Walstreet eintrat, wurde denn auch zu einem grossen Teil derartigen englischen Verkäufen zugeschrieben. Die Tatsache, dass sowohl in Minenwerten, wie in Russen fortwährend Interventionsverkäufe stattgefunden hatten, welche der Hauptsache nach von einzelnen grossen Häusern bewerkstelligt werden mussten, während in amerikanischen Fonds ebenfalls ansehnliche Summen durch Festlegung in Syndikaten a.s.w., welche im Augenblick schwierig abzuwickeln waren, weniger liquid geworden waren, — gab nach früherer ähnlicher Erfahrung unwillkürlich Veranlassung, dass man sich über die Position von Firmen, deren „Standing" sonst über den leisesten Zweifel erhaben war, ernstlich besorgt machte. Dieses nervöse Gefühl verschlimmerte seinerseits die herrschende Verstimmung und als in einem der grossen englischen Blätter in verdeckter Weise auf Schwierigkeiten einer Firma ersten Ranges angespielt wurde, fand diese Meinung denn auch bereitwillig Eingang und wähnte man von vielen Seiten bereits am Vorabend einer neuen Krisis zu stehen. Es war also kein Wunder, wenn unter dem Einfluss dieser verschiedenen Berichte und Gerüchte die Tendenz höchst erregt blieb und dass selbst die günstigen Mitteilungen des Anfangs Juli erschienenen Monatsausweises des Landbaubureau's in den Vereinigten Staaten über den Stand des Getreides, worin für Mais und Waizen Recordernten in Aussicht gestellt wurden, darchaus keine bessere Stimmung hervorbrachten. Als am 22 Juli die russische Regierung sich nicht scheute, die Duma aufzulösen, erreichte die schlechte Stimmung an den europäischen Märkten ihren Höhepunkt. In Paris fiel die neue russische Anleihe nach dem Berichte der Auflösung an *einem* Tage nicht weniger als 5½ pCt. und ging die französische Rente bis 95.80 zurück, der niedrigste Kurs seit vielen Jahren.

Hierzulande hat man von diesem ansehnlichen Kurssturz

verhältnismässig wenig Schaden gehabt. Was amerikanische Fonds betrifft, so war man bereits lange im Allgemeinen sehr pessimistisch gestimmt, so dass die Hausse-engagements innerhalb enger Grenzeu gehalten waren, während besonders durch Berufsspekulanten häufig Blancoverkäufe unternommen wurden, welche während des heftigen Kursrückganges mit Gewinn abgewickelt wurden. Im Allgemeinen blieb es aber hier in amerikanischen Werten äusserst still und erst Ende Juli begann die Kauflust einen etwas grösseren Umfang anzunehmen. Für neue Werte bestand bei einer derartigen Stimmung des Marktes der Natur der Sache nach nur geringe Nachfrage. Die einzige Introduktion in dieser Zeit war die von $4^1/_2$ pCt. Equipment Trust Obligationen der Wabash Railroad, welche Ende Juni von den Herrn ADOLF BOISSEVAIN & Co. auf einer 5 pCt. Basis angeboten wurden und wovon trotz der Lustlosigkeit des Marktes ein ziemlich ansehnlicher Betrag hier placiert werden konnte.

Allein in russischen Obligationen nahm die Kauflust nach dem starken Rückgang grosse Dimensionen an, aber diese Ankäufe waren meist spekulativen Gehalts und der aufgenommene Fonds kam rasch wieder an den Markt, sobald sich die Fonds des Zaarenreichs wieder einigermassen erholt hatten.

Für den geringen Umfang der Geschäfte in der früher so sehr im Vordergrund stehenden amerikanischen Abteilung entschädigte man sich hierzulande durch das Poussicren verschiedener inländischer und indischer Werte. Besonders für Petroleum- und Minenwerte bestand in Juni eine ausgelassen willige Stimmung und die Umsätze in diesen Fonds stellten diejenigen auf jedem andern Gebiet weit in den Schatten.

Ebenso wie einige Monate vorher trat auch dieses Mal die Erscheinung auf, dass die matte Haltung der Fondsbörsen und die zwangsweise Abwickelung einer grossen Anzahl Hausse-Positionen eine sehr fühlbare Abundanz auf den europäischen Geldmärkten hervorbrachten. In Paris sank der Discontokurs am offenen Markt im Mai auf $2^3/_8$ pCt.,

in London im Juni auf $3^1/_8$ pCt., während die Notierung für call-money an letztgenanntem Platze selbst bis auf $1^1/_2$ pCt. herabging. Die englische Bank sah sich infolge dieser Veränderung auf dem Geldmarkt und der Vermehrung ihres Goldvorrats veranlasst, ihren Disconto, der im Mai auf 4 pCt. erhöht worden war, wieder auf $3^1/_2$ pCt. herabzusetzen, aber als rasch darauf von verschiedenen Seiten grössere oder kleinere Emissionen angekündigt wurden, war es um diesen Geldüberfluss wieder geschehen, so dass bei einer Anzahl neuer Emissionen die Garantiesyndikate mit dem grössten Teil der angebotenen Werte sitzen blieben.

In der ungünstigen Stimmung der Börse trat Ende Juni eine, von New-York ausgehende, fühlbare Besserung ein. An letzterem Platze war der Geldmarkt allmählig reichlicher geworden (am 20. Juli notierte money on call nur $1^1/_2$ pCt.) und zwar als Folge der früheren grossen Liquidationen und der Einschränkung der Umsätze an der Fondsbörse. Auch die Surplusreserven der New-Yorker Banken hatten unter diesem Einfluss bedeutend zugenommen und übertrafen am 21. Juli mit der Schlussziffer von $ 29,405,000.— die von einer Reihe vorhergehender Jahre. Einige neue Emissionen von Anlagewerten wurden ferner in der zweiten Hälfte des Monats mit Erfolg durchgeführt, besonders die von $ 30,000,000.— 2 pCt. Regierungsobligationen für die Anlage des Panamakanals, worauf im ganzen $ 445,000,000.— gezeichnet wurden und die zu etwa 104 pCt. zugewiesen werden konnten. Zwar bedeutete dieser grosse Erfolg nicht so gar viel, da die Regierung ihren ganzen Einfluss bei den Banken angewendet hatte, um eine grosse Ueberzeichnung herbeizufüren, was desto leichter ging, als bei der Einschreibung kein Depôt gefordert wurde, aber bei der mehr optimistischen Stimmung, die in Walstreet die Oberhand zu bekommen anfing, im Verband mit der neuen Lebhaftigkeit in der Stahlindustrie und den guten Ernteaussichten, überliess man sich gerne der Illusion, dass jede Gefahr auf dem Geldmarkt gewichen war. Das unbefriedigende Ergebnis der kurze Zeit darauf stattgehabten Einschreibung auf $ 12,000.000.— 4 pCt New-York City Bonds, wobei

nicht einmal für den vollen angebotenen Betrag gezeichnet wurde, während der durchschnittliche Zuweisungskurs 6 pCt unter demjenigen der Emission im Februar blieb, hätte einen Fingerzeig über den tatsächlichen Zustand geben können, der schlechte, einen Augenblik dadurch hervorgebrachte Einfluss wurde jedoch bald durch den guten Eindruck neutralisiert, den die Wiederaufnahme der Dividendenzahlung auf die gewöhnlichen Aktien der United States Steel Corporation Ende Juli hervorbrachte. Von der etwas besseren Stimmung des Marktes wurde hier Ende Juli für die Einführung der gewöhnlichen und präferenten Aktien United Cigar Manufacturing Company zu resp. 45¾ und 101¼ pCt Gebrauch gemacht, welche Einführung indessen geringen Erfolg hatte.

Während in Europa die Stimmung äusserst unbehaglich blieb, weil man den Lauf der Dinge in Russland nach der Auflösung der Duma abwarten wollte, arbeitete man in der Union in der ersten Hälfte von August, als ob kein Wölkchen am Himmel sichtbar wäre, munter an der Erhöhung des Kursniveau's fort. Am 17. August schlug diese feste Stimmung plötzlich in eine wilde Hausse um, als ganz unerwartet die Erhöhung der halbjährlichen Dividende der Union Pacific von 3 auf 5 pCt bekannt wurde und zugleich die Southern Pacific eine erste halbjährliche Ausbezahlung von 2½ pCt ankündigte. Ein aufgeregtes Schauspiel, beinahe ebenso heftig wie zur Zeit des Streits um die Kontrolle der Northern Pacific in 1901, folgte auf diese Veröffentlichungen, um so mehr, als die allmählig ziemlich ausgedehnt gewordenen Contramine Positionen nach diesen überraschenden Mitteilungen Hals über Kopt abgewickelt wurden. Der Umsatz stieg an diesem Tage auf die enorme Ziffer von 2,520,000 Aktien, wozu Union Pacifics 647,000, Southern Pacifics 482,000 beitrugen. Was erstgenannte Aktien betrifft, so stieg ihr Preis an diesem *einen* Börsentag nicht weniger als 16 pCt., nämlich von 162½ auf 178½ pCt. Von verschiedenen Seiten wurden die Umstände, unter denen die Ankündigung der Erhöhung stattgefunden hatte, scharf kritisiert; indessen lenkte dieses Resultat die Aufmerksamheit wieder mehr auf

die grossen „possibilities" einer Anzahl amerikanischer Werte und gab es einen neuen deutlichen Fingerzeig der schon seit einiger Zeit zu constatierenden Politik in den leitenden Kreisen, um, nach Bezahlung fester Schulden, den Actionären einen grösseren Teil der Netto Einnahmen auszubezahlen, damit ein Gegengewicht gegen die Depression gebildet werde, welche trotz des blühenden Zustandes von Handel und Industrie auf dem Fondsmarkt die Oberhand bekommen hatte und welche auf die Placierung neuer Werte, deren Emissionen bei den fortwährend grösseren Anforderungen, welche an die Linien und das rollende Material gestellt wurden, in vielen Fällen absolut unvermeidlich waren, eine so ungünstige Wirkung hatte. Von da an stiegen die Wogen der spekulativen Bewegung je länger desto höher, während sich die Spekulation auch auf andern Gebieten in rascher Weise ausdehnte. Besonders die so gefährliche Spekulation in Grund und Bauterrains bekam in allen Teilen der Union einen ungekannten Umfang und selbst in solchen Kreisen, wo man mit beschränktem Einkommen auskommen musste. So wurden besonders im Zusammenhang mit diesen Spekulationen in Immobilien schon im Juli bei den Sparbanken in New-York $ 18,000,000.— mehr erhoben, als eingelegt, welche Bewegung später noch weitere Fortschritte machte.

Ferner entwickelte sich auch auf dem sogenannten „Curb"-markt in New-York, der gar nicht zur Stock Exchange gehört, eine wilde aufwärts gehende Bewegung in allerlei Minenaktien, teilweise von sehr zweifelhaftem Gehalt, deren Kurse manchmal um hunderte Prozente an *einem* Tag in die Höhe getrieben wurden. Da die grosse Lebhaftigkeit des inländischen Geschäfts fortdauernd ansehnliche Forderungen an den Geldmarkt stellte und überdies vorauszusehen war, dass die Ernte dieses Mal wegen des Recordertrags der hauptsächlichsten Gewächse abnormal grosse Anforderungen an den Markt machen werde, konnte eine derartige Ausdehnung der Spekulation auf die Lage des Geldmarkts nur höchst ungünstig wirken. Schon Ende August lief denn auch die Notierung von Eintaggeld auf 12 pCt., während

anfangs September eine weitere Steigerung bis 40 pCt. statt fand. Während einiger Zeit blieb die Börse ziemlich unempfindlich dafür. Denn in erster Linie hoffte man durch Ziehen von Finanzwechseln, deren Umfang ein immer grösserer wurde, die schwierige Zeit überwinden zu können und überdies kündigte der Secretär des Schatzamts am 5. September zum zweiten Mal im Lauf des Jahrs an, dass gegen das im Ausland engagierte Gold Regierungsgelder bei den Banken deponiert werden sollten, um Zinsverlust bei der Verschiffung zu verhindern und also den Goldpunkt künstlich zu erniedrigen. In den ersten drei Wochen, welche auf diese Ankündigung folgten, wurde nicht weniger als $ 38,000,000.— Gold eingeführt, welches zu einem grossen Teil aus London bezogen wurde.

Unter dem Einfluss der gewaltigen Hausse in den Vereinigten Staaten wurde die Stimmung auch in Europa im August eine Zeitlang lebhafter. Hierzulande wurden die früheren pessimistischen Auffassungen über die Zukunft des Fondsmarkts in der Union durch den Beschluss in Sachen der Steel and Union Pacific Dividende mit *einem* Schlage weggefegt und an Stelle der früheren Realisationen traten seitdem sehr umfangreiche Käufe ein, namentlich in Steels, worin der Umsatz hier anfangs August an manchen Tagen sich bis auf 40,000 Aktien belief. Ferner konnten Kansas City Southern, Car & Foundry, Denver & Rio Grande, Missouri, Kansas Texas, Rock Island und International Mercantile Marine shares sich in dieser Zeit einer grossen Nachfrage erfreuen, während einzelne Obligationensorten, besonders Convertible Bonds, ebenfalls in grossem Massstab von unserem Publikum aufgenommen wurden. Halb August bewerkstelligten die Herrn Ad. Boissevain & Co. eine Einführung der 3½ pCt. Obligationen New-York Central zum Kurs von 93¼ pCt. Auch die andern Abteilungen unseres Marktes schlossen sich dem Steigen der americanischen Werte an, wobei sich besonders Petroleumwerte bei einem umfangreichen Handel einer ansehnlichen Kursverbesserung erfreuen durften.

Indessen trat auf dem europäischen Geldmarkt unter dem Einfluss der New-Yorkschen Goldentziehungen und des Discontierens amerikanischer Finanzpapiere allmählig eine zunehmende Knappheit ein. Die englische Bank sah sich dann auch genötigt, an 13. September ihren Disconto auf 4 pCt. zu erhöhen, welchem Beispiel 5 Tage später auch die deutsche Reichsbank folgte, die ihr Minimum von 4½ auf 5 pCt. brachte. Bald zeigte sich, dass diese Massregeln keineswegs genügten, um die Gefahren, denen die europäischen Centren durch die amerikanische Nachfrage ausgesetzt waren, zu beschwören. Um eine weitere Discontoerhöhung so viel als möglich zu verhindern und doch das Discontieren von Finanzpapier, dessen in Umlauf befindlicher Betrag nach der Schätzung in kurzer Zeit bis zu £ 100,000,000.— aufgelaufen war, mit Erfolg zu bestreiten. ging die englische Bank am 22. September zu der sehr ungewöhnlichen Massregel über, dass sie für diese Wechsel einen höheren Discont in Rechnung brachte. Ausreichend war jedoch diese Massregel, wie sich zeigte, nicht und am 11 Oktober, als die Lage durch Nachfrage von Gold für egyptische Rechnung noch schlimmer geworden war und der Bank in wenigen Tagen mehr als £ 2,000,000 von dem gelben Metall entzogen wurde, sah diese sich genötigt, die Discontoschraube weiter bis auf 5 pCt. anzuziehen. Auch diese Erhöhung zeigte sich aber als durchaus ungenügend und nachdem in Deutschland am 10. Oktober der Disconto von 5 pCt. auf 6 pCt. gebracht war, folgte man in London am 10. Oktober diesem Beispiel und wurde auch dort das Bankminimum auf dieselbe Ziffer erhöht.

Auf die Fondsmärkte, sowohl in Europa, wie in America, wirkte diese Erhöhung wie ein Donnerschlag aus heiterem Himmel. Denn ein Disconto von 6 pCt. war in London seit einer langen Reihe von Jahren nicht vorgekommen, so dass der Beschluss der englischen Bank, das Minimum so hoch aufzuführen, grosse Unruhe veranlasste; um so mehr, als dieser Beschluss, abweichend von der gewöhnlichen Banktradition, nicht am Tage des Ausweises der Bank, sondern in

der Zwischenzeit gefasst wurde. Ueberall fanden unter dem Einfluss der durch diese Massregel hervorgerufenen Furcht grosse Aufräumungen und Angstverkäufe statt, wodurch der Fondsmarkt, besonders in London und New-York, während einiger Zeit ein halb panikartiges Aussehen erhielt. Ein gleichzeitiges scharfes Sinken russischer Fonds, die Folge der Veröffentlichung einer geheimen Note des Ministers Kokoszeff über die russischen Finanzen, welche an der Börse in ungünstigem Sinne ausgelegt wurde, sowie der Feldzug für die Gouverneurswahl im Staat New-York, wobei es einige Zeit den Anschein hatte, dass Herr Hearst, der Kandidat der extremsten Parteien, die Mehrheit erhalten würde, in welchem Falle dieser vermutlich später ein gefährlicher Kandidat für die Präsidentschaft der Union geworden wäre, — verschlimmerten die Lage noch. Aber bei der am 6 November stattgehabten Wahl zeigte sich jedoch, dass die republikanische Partei das Heft in der Hand zu halten wusste, wenn auch mit ansehnlich zusammengeschrumpfter Mehrheit, und seitdem trat in New-York wieder Schritt für Schritt eine Besserung ein, die in den letzten Monaten des Jahrs weitere Fortschritte machte. Wiewohl ab und zu durch einige Reaktion unterbrochen, besonders nach dem Zusammenbruch der Spekulationen auf dem „Curb" Markt anfangs December, blieb die Grundstimmung im Allgemeinen äusserst gering. Erst in der Woche von Weihnachten, als die deutsche Reichsbank ihren Disconto weiter auf 7 pCt. erhöhte (ein Niveau, das seit der Gründung des deutschen Reiches noch nicht übertroffen worden ist) und in Wallstreet die Notierungen für Anleihen auf langen Termin bis auf 10 pCt. stiegen, trat eine scharfe Reaktion ein. Die plötzliche Lebhaftigkeit auf dem Emissionsgebiet gegen Ende des Jahrs, als nacheinander die Western Union, die General Electric, die Canadian Pacific, die Atchison Topeca, die Norfolk & Western, die New-York Central, die Great Northern Pacific und die Chicago Milwaukee zur Ankündigung oder Durchführung neuer Emissionen schritten, beförderte diese Kursverminderung noch, da hiedurch die Furcht vor einer Fortdauer der Geldknappheit im neuen Jahre hervor-

gerufen wurde. Die nachstehende Kurstabelle illustriert den Preislauf auf dem amerikanischen Markt, was die vornehmsten Fonds betrifft.

Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.

Kursunterschied des Amerikanischen Markts.

Actien:	3 Jan.	Niedr. und höchster Kurs 1906.	28 Dec.
Atchison Topeka comm.	89¾	86 5/16 — 109¾	103⅛
Canadian Pacific	172¾	158¼	195
Denver common	38¼	37 5/16 — 50½	43⅛
Erie comm.	48⅝	39 — 50½	43½
Kansas City Southern common	35 3/16	23⅝ — 37 1/16	29 3/16
„ „ „ pref.	67	50 — 69 9/16	60½
National R. R. of Mex. 1st pref.	39¼	36⅛ — 59	56⅞
Norfolk & Western common	85	85 — 97½	95⅝
Missouri Kansas Texas common	36⅝	30¾ — 43⅞	41⅝
Rock Island common	24⅛	23½ — 32¾	30 1/16
Actien:	**8 Jan.**	**Niedr. und höchster Kurs 1906.**	**28 Dec.**
Southern Railway common	37⅛	32⅝ — 42½	33⅛
Southern Pacific common	65⅞	62½ — 96¼	93½
Union „ „	147 13/16	140⅝ — 194	182⅛
American Car & Foundry common	40	34½ — 46⅞	44⅝
U. S. Steel Corporation „	41 13/16	33⅛ — 51 1/16	49 5/16
„ „ „ pref.	106⅛	100½ — 113	105⅛
Obligationen:			
Atch. Topeka 4 pCt- Convertible	102¼	100⅛ — 102⅝	103½
Denver Rio Grande 4 pCt.	99⅞	97 — 100¼	97¼
Erie General Mort. 4 pCt.	91¾	88¼ — 93 5/16	88⅝
Kansas City Southern 3 pCt.	72 13/16	70 — 74¾	70¾
Chic. Rock. Island 4 pCt.	79⅝	75¾ — 80⅛	77⅛
Missouri Kansas Texas 4 pCt. 1ste hyp.	100	97½ — 102	98¼
„ „ „ 4 pCt. 2de hyp.	88¼	84½ — 90⅞	86¼
National R. R. of Mex. 4 pCt Consols.	84¼	82½ — 85⅜	83 5/16
Pennsylvania 3½ pCt. Convert.	99	92¾ — 100⅛	93
Norfolk v. Western 4 pCt. Cons.	101	98¼ — 101½	98⅛
Central Pacific 3½ pCt.	87⅞	84 3/16 — 88 3/16	84⅝
„ „ 4 „	100	98 — 100¾	98⅞
Southern Pacific 4 pCt. Coll.	94	89½ — 94	90⅞
Union Pacific 4 pCt. 1ste hyp.	104⅝	101⅛ — 105½	100⅛

Dass man sich in New-York in den letzten Monaten so wenig mehr um den noch immer ungünstigen Zustand des Geldmarkts bekümmerte (die Surplus Reserve der Banken fiel am 8. December $ 6,708,000.— unter das gesetzliche Minimum von 25 pCt. der Reserve, was bis auf 2 Ausnahmen die schlechteste Ziffer seit dem Bestehen des Clearing House bildete), hatte seinen Hauptgrund in den glänzenden Berichten aus allen Landbau- und Industriecentren, welche die Erwartung berechtigten, dass die grosse Wohlfahrt,

deren man sich während des abgelaufenen Jahrs in der Union erfreuen durfte, noch für geraume Zeit gesichert ist. Was z. B. die Stahlindustrie betrifft, so waren bereits Ende October Ordres für 2,100,000 Tonnen Schienen zur Ablieferung in 1907 eingelaufen, also ansehnlich mehr als die Hälfte der Gesamtproduktion in 1906, welche jetzt auf 2,100,000 Tonnen veranschlagt wird. Die Notierungen der Eisen- und Stahlprodukte gingen unter dem Einfluss dieser grossen Lebhaftigkeit sprungweise in die Höhe, trotz der Anstrengungen der grossen Produzenten, um die Preise auf dem Niveau zu halten, um die Consumtion nicht abzuschrecken. Zu dieser grossen Lebhaftigkeit trug die Tatsache bei, dass die Union zum zweiten Male mit einer aussergewöhnlich reichen Ernte der hauptsächlichsten Getreidesorten gesegnet ist. So wurde der Ertrag für Mais auf die Recordziffer von 2,780,000,000 bush. geschätzt gegen 2,707,500,000 bush. im vorigen Jahr, wo die Ernte das höchste bis dahin erlebte Quantum geliefert hatte. Auch die Baumwollernte, der „money-crop" par excellence, deren Umfang auf die Zahlungsbilanz der Union von so grossem Einfluss zu sein pflegt, ist im abgelaufenen Jahr äusserst reich gewesen und erreichte nach einer anfangs December veröffentlichten Schätzung einen Gesamtertrag von 12,576,000 Ballen gegen 10,168,000 in 1905. Für die Eisenbahnen stellen diese grossen Ernten für das kommende Jahr einen umfangreichen und lohnenden Transport in Aussicht und, wie man hofft, wird die desshalb erwartete Vermehrung der Einnahmen nicht nur ausreichen, um die Lohnerhöhungen, die im Spätjahr den Beamten bewilligt werden mussten, zu bestreiten, sondern auch zugleich um die von den Gesellschaften so ansehnlich erhöhten Dividenden auf diesem höheren Niveau halten zu können.

Da nunmehr in Verband mit den grossen Ernten und der Blüte der Industrie die Geldentziehungen für inländische Rechnung im Spätjahr so viel grösser gewesen sind, als vorher (von Anfang August bis halb November betragen diese dieses Mal $ 68,429,000.— gegen $ 54,412,000.— in 1905 und $ 24,406.— in 1904), erwartet man überdies nach

dem Jahreswechsel ein ansehnliches Zurückströmen des Geldes und eine damit Hand in Hand gehende Stärkung der Position der Banken, und das professionelle Element stand wie gewöhnlich auf der Lauer, um dies im Voraus durch Ankauf von Fonds zu diskontieren, was ebenfals zu der grossenteils festen Stimmung in den letzten Monaten des Jahrs beigetragen hat.

Europa

In Europa hat man sich dieser aufwärts gehenden Bewegung nur in geringem Grade angeschlossen, da der unsichere Zustand des Geldmarktes an dieser Seite des Oceans ein Hindernis gegen die Ausdehnung der Engagements bildete. Während einiger Zeit befürchtete man in Londen, dass die englische Bank es selbst bei einem Disconto von 6 pCt. nicht würde aushalten können und in der Tat hätte sich vermutlich eine weitere Erhöhung als notwendig herausgestellt, wenn nicht die Banque de France durch Annahme einer freisinnigeren Geldpolitik ihre englische Schwester in den Stand gesetzt hätte, den Entziehungen für Egypten und Südamerica die Spitze zu bieten. Während desshalb in London eine weitere Erhöhung des Bankminimums vermieden werden konnte, hat man sich in Berlin am 18. December genötigt gesehen, als Folge der abnormal hohen Anforderungen, welche wegen der Blüte der deutschen Industrie fortwährend an die Reichsbank gestellt wurden, den Disconto weiter von 6 auf 7 pCt. zu erhöhen, welcher Beschluss übrigens ziemlich kalt aufgenommen wurde, da man überzeugt war, dass sich nach dem Jahreswechsel eine Herabsetzung dieses hohen Bankzinsfusses als möglich herausstellen würde. Doch war die Stimmung an den meisten europäischen Börsen meistens preishaltend, da auch an dieser Seite des Oceans die grosse Blüte der Industrie, die an sich selbst eine der Hauptursachen der Geldknappheit bildet, nicht verfehlt, einen guten Einfluss auf die Grundstimmung der Börse auszuüben.

Niederlande

Hierzulande hat die Börse in den letzten Monaten des Jahrs ein wenig lebhaftes Aussehen gehabt. In indischen Werten ist, mit Ausnahme der Tabaksaktien, an die Stelle der grossen Hausse, die im Laufe des Jahrs stattgefunden

hatte, eine Einschränkung der Geschäfte und ein Abbröckeln der Preise eingetreten. Auch in amerikanischen Werten wurde der Handel sehr eingeschränkt, nur bei einzelnen der leichten Sorten, besonders Steel, kaufte unser Publikum bis ans Ende ansehnliche Beträge. Die neuen Einführungen auf diesem Gebiet haben sich im Herbst auf einzelne Sorten beschränkt. Am 13. Oktober wurden hier von den Hernn Ten Have & van Essen die 4 pCts. Convertible Bonds Delaware & Hudson à 110 pCt. eingeführt, während am 15. Oktober die gewöhnlichen und präferenten Actien Sears Roobeck & Co. zu Preisen von 52 und 93 pCt. und am 12. December durch die Herrn v. d. Werff & Hubrecht 5 pCt. Erste Hypothek Obligationen der Oklahama Central Railway Co. à 93⅜ pCt. eingeführt wurden, für welche verschiedene Fonds hier jedoch nur geringes Interesse an den Tag gelegt wurde.

Hierzulande ist der Verlauf des Geldmarktes nicht stark von dem der übrigen europäischen Centren abgewichen. In den ersten Monaten des Jahrs war Geld hier sehr billig, was durch anhaltende grosse Verkäufe amerikanischer und anderer Werte noch befördert wurde.

Der Prolongationskurs, der im Beginn des Jahrs 3½ pCt. betrug, fiel Ende Januar auf 2¼ pCt. und in der zweiten Hälfte von März, als die im Verband mit den Anleihen der Staatsspoor-Mij. aufgenommenen Gelder zurückzufliessen begannen, selbst auf 1¾ pCt. Dieser Ueberfluss auf dem Geldmarkt hatte ein starkes in die Höhegehen der Wechselkurse zur Folge. Sicht London im Anfang etwa 12.09½ notierend, überschritt schon halb Februar bei 12-15 den Goldpunkt, und in der zweiten Hälfte dieses Monats, wie in März und April wurden denn auch der niederländischen Bank für Ausfuhr nach dem Ausland ansehnliche Beträge Gold entzogen. Der Goldvorrat, der am 13. Februar fl. 79,284,000.— betragen hatte, war am 28. April auf fl. 61,202.137.— gesunken und der verfügbare Metallsaldo in derselben Zwischenzeit von fl. 38,500,000.— auf fl. 17,695,816.— zurückgegangen. Die Bank sah sich desshalb verpflichtet, ihren Disconto von

3 auf 3½ pCt. zu erhöhen, um ihren Goldvorrat gegen weitere Entziehungen zu schützen, während am 4. Mai eine weitere Erhöhung um ein volles Prozent folgte, nachdem die englische Bank einen Tag vorher ihr Minimum von 3½ auf 4 pCt. gebracht hatte. Durch diese Discontoerhöhungen gelang es, eine Versteifung der Geldpreise und ein Zurückgehen der Wechselkurse auf das Ausland zuwege zu bringen. Im Anschluss an die indessen sonst eingetretene Knappheit auf dem Geldmarkt, ging das Geld später auch hier wieder in die Höhe, welche Bewegung Ende Juli beim Herannahen des Termins der Einzahlung auf die neue russische Anleihe grössere Verhältnisse annahm. Ende Juli stieg der Prolongationskurs bis auf 5 pCt., Beginn August auf 5½ pCt. und wiewohl darauf zeitweise einige Entspannung eintrat, sind im Spätjahr die Kurse weiter in die Höhe gegangen, als die grosse inländische Creditnachfrage im Anschluss an das grosse Accommodationsbedürfnis, welches auch in andern Ländern durch die Lebhaftigkeit in Handel und Industrie wahrzunehmen war, in stets stärkerem Grade ihren Einfluss fühlbar machte. Am 11. Oktober sah die niederländische Bank sich genötigt, ihren Disconto aufs Neue zu erhöhen, jetzt auf 5 pCt., welche Notierung denn auch trotz der Tatsache, dass in London und Berlin das Minimum indessen auf 6 pCt. gebracht war, für weiterhin genügte. Im offenen Markt blieben die Geldkurse im Spätjahr fortdauernd sehr hoch. In den 3 letzten Monaten des Jahrs sank die Prolongationsrente nur ausnahmsweise unter 5½ pCt.. einige Male musste selbst 6½ pCt. bezahlt werden. Die Durchschnittsziffer für das ganze Jahr betrug 4.225 pCt. gegen nur 2.73 pCt. voriges Jahr. Zur Vergleichung diene, dass in 1900 die Durchschnittsziffer 2.81 pCt., in 1903 3.84 pCt., in 1902 3.70 pCt., in 1901 3.66 pCt., in 1900 3.96 pCt. betrug, während die Durchschnittsziffer über die vorhergehenden 11 Jahre 3.085 pCt. gewesen ist. In 1904 und 1905, als grosse Geschäftsdepression herrschte und also gerade entgegengesetzte Verhältnisse bestanden, stellte sich die durchschnittliche Prolongationsrente nur auf 2.05 pCt., resp. 2.25 pCt.

Die Kurse des Privatdisconto wiederspiegelten ebenfalls ziemlich treu die grosse Aenderung, welche im Lauf des Jahrs auf dem Geldmarkt eingetreten ist. Anfänglich betrug der Preis nur 2¾ pCt., anfangs März lief die Notierung selbst auf 2⅝ pCt. zurück. Seitdem ist diese jedoch allmählig in die Höhe gegangen und in den letzten Monaten betrug die Notierung beinahe fortwährend 4⅛ à 5 pCt.

Vom Lauf der Wechselkurse im letzten Jahr gibt nachstehende kleine Tabelle eine Uebersicht.

	2 Januar	17 Februar	21 April	23 Juni	6 August	13 Sept.	6 October	27 October	4 Dec.	28 Dec.
London .	12.08½	12.15	12.15	12.12½	12.08⅛	12.11	12.09¾	12.13⅝	12.11½	12.12⅝
Paris . .	48.16¼	48.29½	48.41	48.18	48.03	48.06	48.02	48.10	47.99½	48.00½
Berlin . .	59.15	59.24	59.29	59.21	59.02	59.21½	59.14½	59.15½	59.10½	59.12½

Lauf der Kurse inländischer Anlagewerte.

	2 Jan.	Niedrigster und höchster Kurs 1906.	28 Dec.
2½ pCt. N.W. Schuld	77⅞	75¾ — 80½	77¾
3 „ „ Oblig.	92 $\frac{15}{16}$	91 $\frac{5}{16}$ — 94½	92½
3 „ „ Cert.	91½	90 — 94⅛	90 $\frac{13}{16}$
4 „ Amsterdam 1904	103	101¾ — 103¾	102¼
3½ „ „ 1899	98¾	97¼ — 98⅝	97½
3 „ „ 1895	90¼	87⅞ — 90¾	87⅜
2½ „ „ 1896	87	84⅛ — 87¼	84¾
4 „ Rotterdam 1901	103⅜	102¼ 104¾	102¼
3½ „ „ 1898—1906	98⅞	97 — 98 $\frac{7}{16}$	97½
3 „ „ 1894—1897	90 $\frac{3}{16}$	87 — 90¾	87⅝
4 „ Hollandsche Spoor	104¼	102½ — 105⅞	103
3½ „ „ „ 1903	98⅞	95¾ — 98⅞	97⅜
3 „ „ „	90	87 — 91	88½
4 „ Staatsspoor 1902—1903	103⅜	101¾ — 104¼	102
3½ „ „ 1905	99¼	97 — 99¼	97⅜
3 „ „	90¼	87 — 90⅜	88½
4 „ Ned. Ind. Spoor	102⅞	101 — 104	101⅛
2½ „ „ „ „	90½	88 — 93	88

Für unsere nationalen Schuldsorten sowohl, wie für die übrigen inländischen Anlagewerte war der Kursverlauf im abgelaufenen Jahr nicht günstig. Ein Steigen, das in den ersten Monaten unter dem Einfluss des damals reichlichen Geldes stattgefunden hatte, ging später ganz verloren und die meisten Werte nehmen denn auch mit niedrigeren Kursen vom Jahre Abschied. Für eine grosse Rubrik inländischer Fonds, namentlich Pfandbriefe von Hypothekenbanken, wirkte dazu ein besonderer Umstand mit, nämlich die Erschütterung, von welcher das Vertrauen in diese Werte durch die bekannten

Unredlichkeiten getroffen worden war. Auf den Umfang der inländischen Emissionen hat dieses Mistrauen, wie auch die Teuerung des Geldmarkts, seinen Einfluss geltend gemacht und der Totalbetrag blieb dieses Mal ansehnlich unter dem des vorigen Jahrs. Als die vornehmsten der inländischen Emissionen verdienen die Anleihen einiger unserer grossen Städte und der Eisenbahngesellschaften Vermeldung. Die Gemeinde Groningen placierte 31 März fl 900,000.— 3½ pCt. Obligationen, die erste Serie einer Anleihe ad fl 1,390,000.—.

De Gemeinde 's-Gravenhage bot am 3 Mai fl 5,000,000.— 3½ pCt. Obligationen, die erste Serie einer neuen Anleihe von fl 10,000,000.— à 98 $\frac{3}{16}$ pCt. zur Zeichnung an, während am 17 December ein weiterer Betrag von fl 1,250,000.— an den Markt gebracht wurde.

Die holländische und die Staatsbahn haben beide nur einmal im Laufe dieses Jahrs an den Geldmarkt appelliert. Erstgenannte Gesellschaft bot am 9. Januar ƒ 12,000,000.— 3½ pCt Obligationen à 97 pCt. zur Zeichnung an, während die Staatsbahn am 1. März zu einem Kurs von 97½ pCt. die Zeichnung auf eine 3½ pCt. Anleihe von ƒ 6,000,000.— eröffnete. Da damals der Anlagemarkt noch eine günstige Haltung zeigte, hatten beide Emissionen einen grossen Erfolg. Auf die der holländischen Bahn wurden 9½ pCt. zugewiesen, während auf die der Staatsbahn, welche 65 mal gezeichnet wurde, für freie Zeichner nur ein ganz geringfügiger Betrag zur Verfügung gestellt werden konnte.

Russland.

Wenden wir unsere Blicke über die Grenzen, dann nimmt zu allererst der Zustand im Zaarenreich unsere Aufmerksamkeit in Anspruch. In vielen Hinsichten ist das abgelaufene Jahr für Russland wieder sehr unheilvoll gewesen, wenn es auch in den letzten Monaten das Aussehen hat, dass auf politischem Gebiet wenigstens das Aergste hinter uns liegt. Die Nachwehen des unglücklichen Krieges in Ostasien machten sich besonders im Anfang des Jahrs noch sehr stark fühlbar. Handel und Industrie litten durch den revolutionären Zustand in verschiedenen Teilen des Reichs, um die Staatskasse stand

es traurig; während die Kosten des Krieges nur teilweise gedeckt waren, wies das Budget für das neue Jahr auf's neue einen Fehlbetrag von 500,000,000.— Rubel auf. Die Reichsbank sah sich am 22. Januar durch die Abnahme ihres Goldvorrats und die Zunahme des Notenumlaufs genötigt, ihren Disconto auf 8 pCt. zu erhöhen und zu allen diesen ungünstigen Faktoren kam noch die Furcht vor der Zukunft, nachdem die erste Volksvertretung, zu deren Einsetzung sich die Regierung schliesslich genötigt gesehen hatte, zusammengekommen war. Nachdem am 11. Januar mit einem französischen Bankconsortium die Uebernahme von 100,000,000.— Rubel 5½ pCt. Schatzscheine, welche Ende December eingelöst werden sollten, abgeschlossen war, gelang es im April mit einer kräftigen internationalen Gruppe die früher besprochene Anleihe von frs. 2,500,000,000.— durchzuführen, welche Emission am 26. dieses Monats einen so grossen Zeichnungserfolg hatte, dass hier nur 32 pCt., in Paris selbst nicht mehr als 1½ pCt. zugewiesen wurde. Die Besserung der russischen Staatsfonds, welche auf diese gelungene Transaktion folgte, war jedoch nicht von langer Dauer, da das gespannte Verhältnis, welches bald zwischen Regierung und Duma eintrat, grosse Besorgnis veranlasste, die während einiger Monate höchst ungünstig auf die Stimmung der europäischen Börsen gewirkt hat. Am ärgsten wurde dies, als die Regierung am 1. Juli die Auflösung der Duma wagte und zugleich der Belagerungszustand verkündet wurde. Die Furcht vor einer gewaltsamen Umwälzung nach diesem Staatsstreich brachte ein panikartiges Fallen der russischen Fonds zu wege, ein Zustand, der nicht besser wurde, als die Mitglieder der aufgelösten Volksvertretung in einem Manifest zum Widerstand und zur Steuerverweigerung aufforderten. Berichte über eine Hungersnot in verschiedenen Provinzen, die von so ernster Art war, dass 130,000,000 Rubel für die notleidende Bevölkerung zur Verfügung gestellt werden mussten, wirkten zu diesem Rückgang mit und im August ging die neue Anleihe, die im Anfang etwa 3 pct. Agio notiert hatte, in London selbst bis auf 11½ pCt. Disagio zurück.

In den letzten Monaten ist die Stimmung für russische Fonds jedoch ansehnlich besser geworden, hauptsächlich unter dem Einfluss der Tatsache, dass die befürchteten Wirren nach der Auflösung der Duma beinahe ganz ausgeblieben sind und die Regierung durch kräftiges Auftreten gegen die revolutionären Organisationen momentan über den Zustand vollständig Meister wurde, so dass kein Zweifel darüber besteht, dass die zweite Duma, für welche die Wahlen im nächsten Februar stattfinden werden, durchaus nach ihrem Sinne zusammengesetzt sein wird. Von dem Lauf der russischen Fonds seit dem Ausbruch des Krieges gibt nachstehende Kursvergleichung von einer der Hauptsorten eine Illustration:

4 pCt. Consols 1880.

Datum	Kurs
1 December 1903	99.80
8 Februar 1904 (Ausbruch des Kriegs)	92.—
2 Januar (Fall von Port-Arthur)	89.—
9 März 1905 (Schlacht bei Mukden)	87.90
30 August 1905 (Friede)	91.25
30 September 1905	99 50
31 October 1905 (Freiheitsmanifest nach revolutionären Wirren)	80.80
4 December 1905 (Unruhen in Moskau)	78.80
16 April 1906 (Abschluss grosse Anleihe)	81.50
17 Juli 1906	72.50
24 Juli 1906 (nach Duma-Auflösung)	64½
1 October 1906	68.25
28 December 1906	75.25

Zur Besserung der letzten Monate hat einiger Aufschwung im wirtschaftlichen Zustande des Landes, der unter anderem aus einer Zunahme der Eisenbahneinnahmen und der Einlagen in den Spar-Kassen hervorging, beigetragen. Dass aber auch jetzt noch nicht Alles „couleur de rose" ist, braucht kaum gesagt zu werden. Besonders in den Ackerbaudistricten bleibt der Zustand traurig, da die Ernte aufs Neue zu einem grossen Teil mislückt ist. So hat Sommerwaizen nur einen Ertrag von 412,000,000 Pud geliefert, gegen 630,000,000 in 1905 und 765,000,000 in 1904, Roggen (das Hauptprodukt des russischen Landbaus) 1,020,000,000 Pud gegen 1,117,000,000 in 1905 und 1,535,000,000 Pud in 1904. Nach der Auflösung der Duma hat die Regierung auf ihre eigene Verantwortlichkeit hin verschiedene Massregeln zur

Verbesserung des Zustandes der ländlichen Bevölkerung ergriffen. Zu einem grossen Teil wird es aber zweifellos von dem Gelingen oder Mislingen dieser Versuche zur Einführung agrarischer Reformen abhängen, ob die so wünschenswerte Besserung der Zustände im Zaarenreich weitere Fortschritte macht.

Frankreich.

Russlands Bundesgenosse, Frankreich, hat der Natur der Sache nach wegen des enormen Betrags, wofür es bei den Fonds des Zaarenreichs engagiert est, in finanzieller Hinsicht einigermassen den Rückslag der weiteren grossen Wertverminderung der Fonds empfunden. Im Anfang hatte die Pariser Börse denn auch ein mattes schwaches Aussehen, wozu auch die marokkanische Frage und die Furcht vor der Einführung einer Einkommensteuer durch das sehr radikale Kabinett, welches nach den neuen Wahlen aufgetreten war, beigetragen hat. Als später die politischen Besorgnisse verschwunden waren und auch die Stimmung für russische Fonds merkbar besser wurde, bekam eine willige Stimmung in Paris die Oberhand, um so mehr, als der französische Geldmarkt der einzige in Europa blieb, der auch im Spätjahr reichlich versehen war. Als Illustration der Kraft, über welche dieser Geldmarkt verfügte, diene, dass der Geldvorrat der französischen Bank am 1. December Frcs. 2,756,743,000.— betrug, d. h. 4 mal soviel als der der Bank von England und ansehnlich mehr, als der Betrag, über welchen die deutsche Reichsbank und die österreichisch-ungarische Bank *zusammen* verfügen konnten. Es war desshalb auch kein Wunder, dass Aller Blicke sich nach Frankreich richteten, als es darauf ankam, wegen der Knappheit irgendwo anders anzuklopfen und seit kurzer Zeit hat die französische Bank diesem nicht unmotivierten Verlangen entsprochen und hat, indem sie Gold zur Ausfuhr zur Verfügung stellte, eine weitherzigere Politik eingeschlagen. In den ersten drei Wochen von December hat der Geldvorrat dieses Instituts, als Folge davon, um reichlich frs. 25,000,000 abgenommen, aber dem Geldüberflus am offenen Markt tat dies keinen Abbruch und auch die Furcht vor einer Erhöhung

des Bankdisconto's, der bereits seit 25. Mai 1900 unverändert 3 pCt. beträgt, ist rasch wieder verschwunden. Im Gegensatz zu der geringern Activität anderswo beschäftigte man sich denn auch in Paris mit der Vorbereitung und Durchführung verschiedener grosser Emissionen, wie die Kapitalerhöhung der Banque de Paris et des Pays-bas, die Hafenanleihe von Para, die serbische Anleihe, die der Stadt Paris u. s. w.

Auf agrarischem und ökonomischem Gebiet blieb der Zustand in Frankreich günstig. Die Getreideernte wurde vom Ackerbauministerium auf 114,432,000 H. L. geschätzt, d. h. nur wenig minder, als der reiche Ertrag von 1905 mit 118,212,850 H. L. Die Einnahmen der Staatskasse zeigten einen befriedigenden Fortschritt, was die Regierung in den Stand setzte, die Auflage einer neuen grossen Anleihe wieder aufzuschieben. Auf die Dauer wird man sich jedoch der Notwendigkeit einer solchen Emission nicht entziehen können, weil der Fehlbetrag der Staatskasse, welcher bereits im vorigen Jahr einschliesslich der aufgenommenen Vorschüsse auf etwa 1 Milliarde Frcs gestiegen war, in 1906 weiter stieg, und zwar infolge der grossen Ausgaben für Bewaffnung und Kriegsbedarf, wozu sich die Regierung im Beginn des Jahres wegen des damals drohenden politischen Zustandes genötigt gesehen hatte. Als Folge davon wies das Budget für 1907 einen Fehlbetrag von Frcs 377,000,000.— auf, wovon Frcs 244,000,000 durch Ausgabe amortisierbarer Schatzschein Obligationen gedeckt werden sollen, während der Rest aus einer Erhöhung der Steuern, u. a. der Erbschaftsteuer um 30 pCt. und der Steuer auf Uebertragung von Aktien mit 10 pCt. gefunden werden soll.

Trotz des günstigen ökonomischen Zustandes sind die Einlagen in die Sparkassen, die im vorigen Jahr um etwa 28 Millionen Frcs gestiegen waren, nachdem sie in 1903 und 1904 um resp. Frcs 195,000,000.— und Frcs 43,000,000 gesunken waren, in 1906 aufs Neue zurückgegangen. Wie in beiden obengenannten Jahren war dieser Rückgang der Hauptsache nach auch jetzt dem Kampf der Regierung mit

der Geistlichkeit, nämlich wegen der Trennung von Kirche und Staat, zuzuschreiben, wobei als eine Art Protest gegen das Auftreten der Regierung Sparkassengelder zurückverlangt wurden. Die Notierung der französischen Rente hat durch Verkäufe der Konsignationskasse im Zusammenhang mit dieser Rückforderung von Sparkassengeldern etwas gelitten, aber von grosser Bedeutung war dieses Fallen nicht.

England.

Mehr noch als für Frankreich ist das abgelaufene Jahr für England ein ausserordentlich günstiges gewesen. Der Zustand der Reichsfinanzen, die lange Zeit unter den Nachwehen des südafrikanischen Krieges (verminderte Kaufkraft der Bevölkerung, geringer Ertrag der Steuern und steigende Kosten für Heer und Flotte) gelitten hatten, ist jetzt allmählig viel besser geworden. Im Budget für 1906/07 konnten die Einnahmen auf £ 144,860,000.—, die Ausgaben auf £ 141,786,000.— angeschlagen werden, so dass ein Ueberschuss von £ 3,074,000.— gegenüber einem Ueberschuss von £ 2,972,000.— in 1905 und einem Fehlbetrag von £ 4,000,000.— in 1904 berechnet werden konnte. Von diesem Ueberschuss werden £ 1,000,000.— zur Zurückbezahlung der Staatsschuld verwendet werden, während der Rest zum Teil zur Abschaffung des Ausfuhrzolls auf Steinkohlen und Herabsetzung des Zolls auf Thee bestimmt wurde. In seiner Rede bei der Ueberreichung des Budgets wies der Finanzminister darauf hin, dass die Ausfuhr in den letzten 5 Jahren mit 23 pCt. zugenommen und dass diese Bewegung in 1905 weitere grosse Fortschritte gemacht habe, und zwar trotz der Vorsicht, zu welcher der Wechsel in der Regierungsmehrheit und die dadurch hervorgerufene Befürchtung vor stark radikalen Gesetzvorlagen in den ersten Monaten aufgefordert hatte. Trotz dieser günstigen Finanzlage ist die Notierung der britischen Consols in London etwas zurückgegangen, was aber der Hauptsache nach dem ungünstigen Zustande des Geldmarkts und im Zusammenhang damit dem geringen Animo für Anlagefonds zuzuschreiben war. Dieses teure Geld, wie auch der fortwährende Rückgang der südafrikanischen Werte hat am Londener Markt ab und zu

Schwierigkeiten verursacht. Was Minenwerte betrifft, so gibt folgendes Verzeichnis ein Paar Beispiele dieser fortdauernden Kursverminderung.

Kursverlauf einiger Minenwerte in London.

	Ende süd-afr. Krieg in 1902	2 Jan. 1906	28 Dec. 1906
Chartered	$4\frac{3}{16}$	$1\frac{13}{16}$	$1\frac{5}{8}$
Goldfield	10	$5\frac{13}{16}$	$4\frac{5}{16}$
East Rand	$10\frac{1}{16}$	$6\frac{1}{4}$	$4\frac{5}{16}$
New Randmines	$13\frac{1}{8}$	$7\frac{3}{8}$	$6\frac{3}{8}$

Die schwache Stimmung für diese Fonds ist um so auffallender, als die Minenindustrie mit raschen Schritten sich entwickelt. In den ersten 11 Monaten von 1906 übertraf die Witwatersrand-Produktion diejenige des ganzen Jahrs 1905, bis dahin des Recordjahrs, um volle 340,000 Unzen. Freilich waren die Notierungen früher zu einem so unnatürlich hohen Preis aufgetrieben worden, dass selbst die stark gestiegene Produktion und der damit Hand in Hand gehende grössere Gewinn in den meisten Fällen, vom Standpunkt des Kursniveaus aus, noch ein ungenügendes Rendement ergab, was auf die Dauer den schmerzhaften Process der Anpassung der Preise an den inneren Wert unvermeidlich machte. Dazu kam im abgelaufenen Jahr noch die Unsicherheit hinsichtlich der Arbeiterfrage, da die neue liberale Regierung keine weitere Einfuhr chinesischer Arbeitskräfte gestattete, während überdies Unregelmässigkeiten bei einzelnen Gesellschaften hinsichtlich der im Rapport angegebenen Erzreserve das Vertrauen weiter erschütterten und Räumungen beförderten.

Deutschland.

War für England das Jahr trotz der grossen wirtschaftlichen Blüte nicht ungeteilt günstig, so hat man dagegen in Deutschland eine Zeit von beinahe noch nicht erlebter Wohlfahrt hinter dem Rücken. Im Gegensatz zu der anfänglichen Erwartung hat diese „Hoch-Conjunctur" auch, nachdem die neuen Handelsverträge am 1. März in Wirkung getreten sind, keineswegs abgenommen, wie u. a. aus den Ziffern der Eisen- und Stahlproduktion deutlich hervorgeht. In den ersten 10 Monaten des Jahrs wurden von Roheisen 10,289,967 Tonnen gegen 8,970,539 in demselben Zeitraum

von 1905 produziert. Ein Nachteil, der durch die Blüte der Industrie und die damit Hand in Hand gehende grosse Creditnachfrage ins Leben gerufen wurde, war das starke Steigen der Geldkurse, wesshalb die Reichsbank ihren Tarif für Wechseldiskontierung allmählig bis 7 pCt. erhöhen musste. Auf den Umfang der Geschäfte an der Börse blieb diese Geldknappheit nicht ohne Einfluss; wiewohl die Umsätze merkbar abnahmen, blieb die Grundstimmung mehrenteils günstig, dieselbe Erscheinung, welche auch sonst, besonders in New-York, beobachtet werden konnte.

Die grossen Ansprüche der Industrie haben verschiedene Bankinstitute veranlasst, aufs Neue ihr Kapital zu vergrössern. So hat die Dresdner Bank ihr Kapital mit Rm. 20,000,000.— auf Rm. 180,000,000.— erhöht und gab der Schaff hausen'sche Bankverein einen ebenso grossen Betrag an neuen Actien aus, wodurch sein Kapital auf Rm. 145,000,000.— stieg. Die deutsche Staatsschuld ist im abgelaufenen Jahre aufs Neue im Kurs zurückgegangen. Ausser der Knappheit auf dem Geldmarkt hatte auch der geringe Erfolg der am 11. April aufgelegten neuen Anleihe von Rm. 260,000,000.— 3½ pCt. Obligationen durch das Reich und Rm. 300,000,000.— 3½ pCt. Consols durch das Königreich Preussen an diesem ungünstigen Kursverlauf Schuld. Die Emission fand zum Kurs von 100. 10 pCt. statt und wiewohl der aufgelegte Betrag bei der Einschreibung überzeichnet wurde, zeigte sich doch bald, dass das Publikum nur mit einem verhältnismässig geringen Betrag an dieser Emission teilgenommen hatte. Im Lauf des Jahres hat das Consortium, das mit einem grossen Teil der Stücke sitzen geblieben war, allmählig ansehnliche Beträge verkauft, aber doch betrug der nicht placierte Teil Ende December noch ungefähr Rm. 100,000,000.—.

Um dem Markt für die Staatsfonds die nötige Ruhe zur Aufnahme dieses schwebenden Materials zu gönnen, hat die Reichsregierung, welche wegen der grossen Ausgaben für Heer und Flotte noch immer grossen Geldbedarf hatte, beschlossen, im folgenden Jahre keine neue Anleihe aufzulegen, sondern die nötigen Mittel durch Ausgabe von Staatskassen-

scheinen zu beschaffen. Als Folge dieses Beschlusses ist in den letzten Wochen des Jahrs eine nicht unansehnliche Besserung der Kurse der Staatsfonds eingetreten.

Oesterreich—Ungarn.

Von Deutschlands beiden Bundesgenossen im europäischen Concert hat Oesterreich-Ungarn in politischer Hinsicht ein günstiges Jahr hinter sich. Nachdem während geraumer Zeit wegen der fortwährenden Obstruction das Regieren auf constitutioneller Grundlage in den beiden Reichshälften unmöglich gewesen war, ist endlich im Laufe des Jahrs diesem unhaltbaren Zustande ein Ende gemacht worden. In den ersten Monaten war der Zustand allerdings noch allertraurigst, besonders in Ungarn, wo die Regierung Mitte Februar zur Auflösung des Parlaments schritt. Nachdem die neuen Wahlen der Opposition eine sehr grosse Mehrheit verschafft hatten, wurde gleichwohl anfangs April zwischen Krone und Volksvertretung eine Uebereinkunft geschlossen, wodurch der normale Zustand wieder hergestellt wurde.

Nachdem im Frühjahr bei der Rothschildgruppe ein Vorschuss von Kr. 100,000,000.— zur Bezahlung der Rente der Staatsschuld aufgenommen worden war, da die Einnahmequellen der Staatskasse infolge der Steuerverweigerung sehr träge flossen, konnte die ungarische Regierung diesen Betrag im September vollständig zurückbezahlen. Doch wird im folgenden Jahre an den Geldmarkt appelliert werden müssen, hauptsächlich wegen der Ausdehnung des Staatsbahnennetzes. Zu diesem Zweck wird ein Betrag von Kr. 292,000,000.— emittiert werden.

Vom wirtschaftlichen Standpunkt ist das Jahr für die Monarchie besonders günstig gewesen, namentlich in Ungarn, wo der Ertrag von Waizen und Mais zu den höchsten der letzten 25 Jahre gehört. Für Waizen betrug die Produktion 54,510,000.— gegen 44,950,000.— in 1905, für Mais 47,600,000.— mcr. gegen 34,500,000.—.

Italien.

Für das dritte Mitglied der Tripelallianz, Italien, war das abgelaufene Jahr in finanzieller Hinsicht günstig gewesen. Anfang Juli wurde zur Conversion der 5 pCt. (netto 4 pCt.) Rente in ein 3¾ pCt. Papier, wovon die Rente über 5 Jahre

automatisch auf 3½ pCt. fallen soll, geschritten. Diese Conversion umfasste ein Kapital von Lire 8,100,000,000.— und ging unter Leitung eines starken Bankiersconsortiums vor sich, an dessen Spitze die Rothschild Firmen und die italienische Bank standen. Die Transaction, durch welche die Staatskasse in den ersten 5 Jahren 20,000,000.— Lire und nachher 40,000,000.— Lire per Jahr erspart, wurde wenigstens insoferne glücklich durchgeführt, als die Anfragen zur Rückbezahlung in Geld im Ganzen nur Lire 1,700,000.— betrugen.

Eine weniger günstige Tatsache aber war es, dass trotz der etwas forcierten Weise, mit welcher die Conversion durchgeführt wurde, das Syndikat am offenen Markt etwa 50,000,000.— Lire aufnemen musste, um den Kurs zu stützen. Da der grösste Teil der Staatsschuld vom Ausland allmählig nach Italien zurückgeflossen ist, hat die Renteverminderung gleichwohl keinen bleibenden Nachteil hervorgebracht.

Zugleich als Folge der gelungenen Conversion hat sich der Zustand der Staatsfinanzen weiter verbessert. Für das Dienstjahr 1905/06 wurde ein Ueberschuss von 63,500,000.— Lire erzielt und zwar gegen einen anfänglichen Voranschlag von 10,000,000.—; für 1906/07 erwartet man einen Ueberschuss von 30,000,000.— Lire. Von dieser günstigen Finanzlage hat man für die Expropriation der Eisenbahnen Gebrauch gemacht, deren Betrieb durch die Privatgesellschaften viel zu wünschen übrig liess. Für Verbesserung im Betrieb wurde im Lauf des Jahrs ein Credit von 300,000,000.— Lire bewilligt, während im December ein Gesetzentwurf vorgelegt wurde, durch welchen ein weiterer Betrag von 610,000,000.— Lire für denselben Zweck angefragt wurde. Es liegt in der Absicht der Regierung, sich diese Mittel ohne Ausgabe einer perpetuellen Schuld zu verschaffen. Die Bank von Italien, die Bank von Neapel und die Sparbanken werden nämlich die nötigen Gelder gegen 3½ pCt. Certifikate, welche in 40 Jahren ablösbar sein sollen, liefern. Bei der ansehnlichen Ziffer, welches bei diesen Emissionen im Spiel ist, scheint die Festlegung der Geldmittel dieser Anstalten für diesen Zweck nicht ganz unbedenklich.

	2 Jan.	2 Juli.	29 Dec.
4 pCt. Spanien Ausl. (in Paris)	92.90	96.25	94.12
4 „ Türkei Unific. „ „	91.50	95.40	93.12
$4\frac{1}{2}$ „ Portugal Tabak	$98\frac{1}{2}$	$97\frac{5}{16}$	$97\frac{7}{8}$
3 „ „ 1e serie	$68\frac{7}{16}$	$70\frac{13}{16}$	$70\frac{1}{8}$
3 „ „ 3e „	$65\frac{15}{16}$	67	67
$4\frac{1}{2}$ „ China	$98\frac{15}{16}$	$98\frac{3}{4}$	$96\frac{1}{2}$
7 „ „	96	$98\frac{5}{8}$	$104\frac{1}{2}$
4 „ Japan 1899	$92\frac{3}{8}$	91	$87\frac{1}{4}$
5 „ Mexico Inl.	$48\frac{3}{8}$	$49\frac{1}{2}$	$48\frac{11}{16}$
4 „ Brasilien 1899	$86\frac{1}{8}$	$89\frac{3}{4}$	$83\frac{1}{4}$
4 „ „ Rescission	$87\frac{1}{8}$	90	$83\frac{3}{8}$
4 „ Argentinien	92	94	91
$3\frac{1}{2}$ „ Uruguay	72	$72\frac{7}{16}$	$69\frac{5}{8}$
Columbia	45	$43\frac{1}{2}$	$42\frac{5}{8}$
Dominica	$46\frac{11}{16}$	$35\frac{9}{16}$	$48\frac{5}{8}$
Venez. Dipl. Schuld	$52\frac{1}{8}$	$49\frac{3}{4}$	$49\frac{1}{2}$
Peruvian Corp. Deb.	107	105	$103\frac{1}{2}$
„ „ Pref.	$46\frac{1}{4}$	$51\frac{3}{4}$	$47\frac{3}{8}$
„ „ Gew.	$13\frac{5}{8}$	16	$15\frac{1}{8}$

Portugal.

Was die südeuropäischen Länder betrifft, so hat sich zwar der finanzielle Zustand in Portugal etwas verbessert. Die Regierung hat indessen noch immer eine ansehnliche Schuld (der Bank von England war sie nach den letzten Angaben mehr als 50,000.– Contos schuldig). Man hofft diese grossenteils aus dem Ertrag der auszugebenden neuen Tabaksanleihe tilgen zu können, deren Emission vermutlich im nächsten Jahr entgegengesehen werden kann, nachdem die Regierung nach langwierigen Unterhandlungen eine neue vom Parlament genehmigte Uebereinkunft mit der Tabaksgesellschaft geschlossen hat. Gegen eine Verlängerung der Konzession bis 1926 und eine Erhöhung der jährlichen Pachtsumme von 4500 auf 6520 Contos nahm die Gesellschaft die Verpflichtung auf sich, zusammen mit der Regierung Rente und Amortisation der alten $4\frac{1}{2}$ pCt Obligationen sowohl, wie der eventuell an ihre Stelle tretenden auszugebenden neuen Werte zu garantieren. Hauptsächlich mit der Aussicht auf die Durchführung dieser Anleihe ist das Goldagio, das bereits in 1905 auf $5\frac{1}{2}$ pCt gesunken ware, nachdem es ein Jahr vorher 24 pCt betragen hatte, in 1906 allmählig noch mehr zurückgegangen; in September betrug es nur noch $\frac{1}{2}$ pCt, am Ende des Jahrs $2\frac{1}{2}$ pCt. Der Kurs der auswärtigen Anleihen hat sich in dem hinter uns liegenden Jahr weiter gehoben, teils in Folge einer in 1905 mit der Bank von

Portugal zu Stande gekommenen Regelung, wobei diese sich verpflichtete, einen Teil ihrer Reserve in 3 pCt portugiesischer Schuld anzulegen, ferner durch die grössere Sicherheit, welche den portugiesischen ausländischen Fonds seit der letzten Conversion zuerkannt wird. An hiesigem Platze indessen hat der Handel in diesen Werten noch mehr abgenommen, was ja bei den meisten südeuropäischen Sorten, welche stets mehr und mehr in französische Hände übergehen, ebenfalls der Fall ist.

Spanien.

Für Spanien ist das Jahr hervorragend günstig gewesen, besonders in wirtschaftlicher Hinsicht. Nach der ausserordentlich schlechten Ernte in 1905, mit welcher ein starkes Steigen in den Preisen der Lebensmittel verbunden war, ist dieses Mal der Ertrag sehr befriedigend ausgefallen.

Von Mais wurde der Ertrag auf 41,936,500 Centner geschätzt gegen 25,053,000 in 1905; für Gerste auf 19,853,150 Centner gegen 10,009,600; für Roggen auf 18,584,600 gegen 6,731,250. Die Einfuhr von Getreide und Mehl, auf welchen ein hoher Einfuhrzoll liegt, hat desshalb ansehnlich abgenommen und der Ueberschuss der Einfuhr in den ersten 8 Monaten sank dadurch von 227,000,000.— auf 75,000,000.— Pesetas. Auf den Zustand der Staatskasse hat dies jedoch nicht ungünstig gewirkt und zwar in Folge der neuen Regelung, nach welcher die Eingangszölle ganz in Gold bezahlt werden müssen, wodurch die Zunahme der Einnahmen der Regierung auf mehr als 100,000,000.— Pesetas per Jahr geschätzt wird. Auf dem Budget für 1907 wurde selbst ein Ueberschuss von 49,364,000.— Pesetas berechnet, was die Regierung veranlasste, verschiedene eingreifende soziale und finanzielle Reformen einzuführen. Ein Ministerwechsel hat jedoch diese guten Vorsätze vorderhand in den Hintergrund gedrängt, wie auch die Pläne zur Reorganisation der spanischen Bank und Tilgung der alten Kolonialschuld.

Infolge der Besserung des finanziellen Zustandes des Landes ist das Goldagio ansehnlich zurückgegangen; am Ende des vorigen Jahrs 27.2 pCt. notierend, fiel es im Februar auf 16½ pCt., um seitdem allmählig weiter bis auf 8¾ pCt. Ende December zu sinken.

Türkei.

Indem wir von der pyrenäischen nach der Balkanhalbinsel übergehen, finden wir auch in der Türkei, dass sich. dank der regelmässigen Zunahme der von der Dette Publique verwalteten Einnahmen, der finanzielle Zustand verbessert. Nachdem nach langwierigen Unterhandlungen die verschiedenen Mächte in die von der türkischen Regierung entworfene Erhöhung der Einfuhrzölle um 3 pCt. eingewilligt haben, wird einer weiteren Zunahme der Einnahmen entgegengesehen. Um neue Mittel für die immer in traurigem Zustande befindliche Staatskasse zu schaffen, wurde im Juli zur Conversion der 4 pCt. privilegierten Anleihe von 1890 im Betrag von frs. 154,231,000.— in einen neuen 4 pCt. Fonds von frs. 216,750,000.— mit kleinerer Annuität geschritten, welcher einen neuen Teil der schon bestehenden 4 pCt. unifizierten Schuld bildet. In hiesiger Stadt stand die Gelegenheit zur Conversion bei der Amsterdamsche Bank und der Succursale de Banque de Paris und des Pays-Bas offen; den alten Inhabern wurde das Recht zum Umtausch unter Zuerkennung einer Prämie von 6 pCt. angeboten.

Was das Verhältnis zwischen den verschiedenen Teilen der Bevölkerung betrifft, so liess dieses im ottomanischen Reich fortwährend zu wünschen übrig, besonders in Macedonien, wo jedoch die Kontrolle der Grossmächte, wie es scheint, allmählig bessere Zustände ins Leben zu rufen beginnt.

Bulgarien.

In Bulgarien blieb das Verhältnis zur Pforte wegen der macedonischen Frage ziemlich gespannt, aber diese Schwierigkeiten nahmen keinen akuten Character an. Im Laufe des Jahrs wurde zwischen der bulgarischen Regierung und einer französischen Gruppe über eine Conversion der Staatsschuld unterhandelt, welche an den Forderungen der Bankiers hinsichtlich der Garantie des neuen Fonds scheiterte.

Serbien.

In Serbien wurde die innere Ruhe dieses Mal nicht gestört. Die wirtschaftliche Lage des Landes blieb indessen sehr unsicher, es war die Folge des Zollkriegs, der zwischen der oesterreichisch-ungarischen Monarchie und Serbien ausgebrochen ist. Nach endlosen Unterhandlungen gelang es der serbischen Regierung, mit einer französischen Bankgruppe

eine 4½ pCt. Anleihe von frcs. 95,000,000.— abzuschliessen, deren Ertrag zum grössten Teil für die Lieferung von Kanonen und Anlage von Eisenbahnen verwendet werden soll.

Rumänien.

Sehr günstig hat sich wieder der Zustand in Rumänien entwickelt, dank sei der ausgezeichneten Ernte und dem kräftigen Fortschritt der Petroleumindustrie, an der jetzt deutsches Kapital in umfangreichem Masse unter Leitung von zwei der vornehmsten deutschen Bankgruppen, der Deutschen Bank und der Discontogesellschaft, teilnimmt. Hinsichtlich der Ernte wird berichtet, dass von Waizen, dem Hauptprodukt, der reichlichste Ertrag, den man jemals im Lande erlebt hat, geerntet wird und was die Petroleumindustrie betrifft, so erhellt der Fortschritt zur Genüge daraus, dass in den ersten 9 Monaten von 1906 239,000 Tonnen gegen 132,570 Tonnen in 1905 ausgeführt wurden, was eine Zunahme von mehr als 80 pCt. bedeutet. Auch die rumänische Staatskasse hat im letzten Jahr keine Ursache zu klagen gehabt; das letzte Budgetjahr schloss mit einem Ueberschuss von mehr als 40,000,000 Lei.

Schweden—Norwegen.

Die skandinavischen Länder, die im vorigen Jahre durch Verwickelungen zwischen Schweden und Norwegen in so hervorragender Weise die Aufmerksamkeit auf sich gezogen haben, sind in 1906 viel weniger in den Vordergrund getreten. Zur Bestreitung der seiner Zeit von der schwedischen Regierung gemachten Kosten für Kriegsrüstungen wurde mit einem internationalen Consortium, wozu die Banque de Paris, der Crédit Lyonnais, die Darmstäter Bank, die Commerz- und Discontogesellschaft und andere Bankinstitute gehörten, eine Anleihe von Kr. 100,000,000.— abgeschlossen, welche indessen bis jetzt nicht auf den Markt gekommen ist.

An hiesigem Platze wurden in 1906 nur zwei Skandinavische Fonds eingeführt, nämlich die 4 pCt. Obligationen der Stockholm's Intecknings Hypothekbank, worauf die Zeichnung 6. Januar bei den Herrn VAN LOON Co. à 94¾ pCt. offen stand und die 4 pCt. Anleihe Stadt Gothenburg, im Betrag von Kr. 10,000,000.—, worauf die Herrn WERTHEIM & GOMPERTZ am 16. August Zeichnungen zum Kurs von 98⅝

pCt. amsterdamsche Usance (1 Kr. = $66^2/_3$ c.) entgegennahmen.

Asien, Japan. Wenden wir unsere Blicke ausserhalb Europa's, dann sehen wir, dass Japan nach der glücklichen Beendigung des Krieges gegen Russland sich in wirtschaftlicher Beziehung kräftig entwickeln konnte, dass aber in finanzieller Hinsicht das Land noch den Druck der für die Bestreitung der Kriegskosten nötig gewesenen Ausgaben empfindet. Das Budget von 1906 schloss nach Abzug der von Russland für den Unterhalt russischen Kriegsgefangener zu erhaltenden Vergütung u.s.w., wie auch der Vergütung an die Veteranen, welche in Staatsschuld-Obligationen geleistet wurde, mit einem ungedeckten Fehlbetrag von Yen 200,000,000.— Zu dessen Deckung wurde beschlossen, die während des Krieges erhobenen Extrasteuern, im Ganzen 160,000,000.— Yen betragend, definitiv weiter zu erheben, was natürlich einen bedeutend erhöhten Steuerdruck auf die Bevölkerung bedeutete. Zur Tilgung der 6 pCt. Schatzscheine wurde im März die Ausgabe einer neuen 5 pCt. inländischen Anleihe von Yen 200,000,000.— zum Kurs von 92 pCt. beschlossen, welche, wie damals gemeldet wurde, nur einen mässigen Erfolg hatte. Die Regierung setzte nichsdestoweniger ihre Anstrengungen zur Conversion der unter drückenden Bedingungen aufgenommenen Kriegsschulden eifrig fort und legte ferner aus wirtschaftlichen und strategischen Gründen einen Gesetzentwurf zur Expropriation einer Anzahl von Privatbahnen vor, welcher nach harten Kämpfen angenommen wurde und bei dessen Durchführung es sich um einen Betrag von Yen 400,000,000.— in 5 pCt. Obligationen handeln wird, deren Ausgabe über 10 Jahre verteilt werden soll. Im Spätjahr war von einer Conversion der während des Kriegs ausgegebenen Anleihe die Rede, für deren Unterpfand die Einfuhrzölle verpfändet wurden, aber wegen des gespannten Zustandes des europäischen Geldmarktes konnte dieser Plan bis jetzt nicht durchgeführt werden.

In Europa, besonders in England, interessierte man sich im Beginn dieses Jahres noch sehr lebhaft für japanische

Fonds und eine Anzahl japanischer Eisenbahn- und anderer Anleihen konnten hier mit gutem Erfolg durchgeführt werden. Auch hierzulande war der Handel in japanischen Fonds anfänglich von bedeutendem Umfang. Im Januar wurden hier unter der Hand die zweite und dritte Serie der 5 pCt. inländischen Schatzschein-Obligationen eingeführt, worin sich zu Kursen von 93½ bis 94¼ ein umfangreicher Handel entwickelte. Der Ueberfluss neuer Fonds und das fortwährende Angebot von japanischer Seite kühlte jedoch später die Kauflust ab und in den letzten Monaten des Jahrs ist der Handel in japanischen Obligationen auf sehr bescheidene Dimensionen zurückgegangen.

China.

Auch China hat sich in dem hinter uns liegenden Jahr ruhig entwickeln können. Wichtige finanzielle Operationen wurden von der Regierung nicht abgeschlossen. Für die chinesischen Staatsfonds blieb die Stimmung fest, hauptsächlich für die 7 pCt. Silberanleihe, welche im Zusammenhang mit dem ansehnlichen Steigen des Preises des weissen Metalls sich bedeutend im Kurse hob.

America.

Ein befriedigendes Resultat in finanzieller und wirtschaftlicher Hinsicht zeigen die meisten mittel- und südamerikanischen Republiken, wo die früheren chaotischen Zustände allmählig geordneteren und regelmässigeren Verhältnissen Platz machen.

Mexico.

Was Mexico betrifft, so ist die doch schon so kräftige und anhaltende Entwickelung in diesem Staat durch das Zustandekommen der Münzreform im vorigen Jahre, wodurch der Peso durch Gleichstellung mit 0.75 Gramm Gold, d. h. mit einem halben Golddollar auf eine solide Basis gebracht wurde, noch mehr befördert worden. Durch dieses neue Münzgesetz, durch das Schliessen der Münzstätten für die freie Ausmünzung von Silber, sowie durch das Verbot der Einfuhr silberner Pesos zu anderen, als Handelszwecken und durch in Umlauf Bringen von Goldstücken von 10 und 5 Pesos, ist Mexico tatsächlich zur Goldwährung übergegangen und hörte der Uebelstand stark schwankender Wechselkurse auf. Nach der kräftigen Zunahme der Einnahmen aller mexicanischen Bahnen hat dies die

wirtschaftliche Entwickelung des Landes ungemein gefördert.

Trotz der Ausstossung des weissen Metalls aus seinem grössten Produktionsland hat der Silberkurs sich in 1906 wieder merkwürdig gut gehalten. Allein in den ersten Monaten des Jahrs war die Stimmung im Zusammenhang mit Verkäufen durch die mexicanische Regierung etwas matt und bröckelte die Notierung von $30\frac{5}{8}$ bis auf $29\frac{5}{16}$ per Standard Unze ab. Nachfrage der anderen Silberländer, besonders China's und Vorderindiens, und vor Allem Ankäufe für Scheidemünze für America und Frankreich bewirkten später eine nennenswerte Hebung, welche im Spätjahr rasche Fortschritte machte. Am 17. November erreichte der Kurs das Niveau von $3\frac{1}{4}$ d., eine Notierung, die seit 1893 nicht mehr vorgekommen war. Allerdings is seitdem, nach dem Einstellen der oben genannten Ankäufe, der Preis einigermassen zurückgegangen, aber doch blieb die Stimmung günstig. Zur Vergleichung diene, dass in 1905 die Notierung zwischen $25\frac{7}{16}$ und $30\frac{5}{16}$, in 1904 zwischen $24\frac{7}{16}$ und $28\frac{9}{16}$, in 1903 zwischen $21\frac{11}{16}$ und $28\frac{1}{2}$ d. geschwankt hat.

Das ausländische Kapital hat sich auch im abgelaufenen Jahr kräftig bei der Entwickelung Mexico's interessiert; besonders der Pariser Markt legte in zunehmendem Grade Interesse für mexicanische Fonds an den Tag und mit Hilfe französischen Geldes konnten verschiedene Bankinstitute ihr Kapital vergrössern. Hier zu Lande wurde mit dem früher so ansehnlichen Besitz mexicanischer Obligationen weiter aufgeräumt. Nur *ein* neuer mexicanischer Fonds hielt hier seinen Einzug, nämlich die 6 pCt. Pfandbriefe der Banco Agricola & Hypotecario de Mexico, welche Ende März durch die Incasso Bank à $50\frac{1}{2}$ pCt. eingeführt wurden, der mexicanische Dollar zu fl. 2.50 berechnet.

Brasilien.

Einen starken Gegensatz zu der gesunden wirtschaftlichen Entwickelung in Mexico bilden die gefährlichen Experimente, zu welchen man sich im abgelaufenen Jahr in Brasilien entschlossen hat und welche sicher nicht geeignet sind, den Credit der Föderation und der einzelnen Staaten im Auslande zu erhöhen. Den Anlass zum Betreten der schiefen Ebene,

auf welche man sich dort mit den gewagten Valorisationsentwürfen begeben hat, bildeten die Schwankungen im Werte des Milreis. Nachdem es im Jahr 1900 infolge der übermässigen Ausgabe von Papiergeld auf 7 d. gesunken war, ist der Wechselkurs allmählig wieder nennenswert gestiegen und überschritt er bereits in 1905 einmal die Notierung von 18 d., bei einem Pariwert von 27 d. Dieses Steigen war aber nicht so sehr die Folge einer Verbesserung des wirtschaftlichen Zustandes oder eine Abnahme des Notenumlaufs, sondern vielmehr der Tatsache, dass die fortwährenden Emissionen brasilianischer Fonds in Europa die Zahlungsbilanz zu gunsten Brasiliens umgekehrt hatten. Die Preise der im Lande selbst produzierten und consumierten Waaren, wie auch der Stand der Löhne und Pachten, folgen jedoch diesen Schwankungen im Wechselkurs nur langsam, so dass die Menge Papiergeld, welche die Pflanzer für ihre Produkte empfangen, kleiner wird, während die Produktionskosten nicht in demselben Verhältnis sinken. Besonders für die Kaffeepflanzer wurde dieser Nachteil sehr fühlbar. Von wie grosser Bedeutung die Malaise in dieser Geschäftsbranche für das Land ist, wird deutlich, wenn man weiss, dass z. B. in 1905 die Kaffeeausfuhr einen Wert von 190,404,576 Milreis, bei einem Totalwert aller Ausfuhren à 396,827,000 Milreis repräsentierte, so dass die Kaffeeausfuhr etwa die Hälfte zum Gesamtexport des Landes beigetragen hat.

Für diese wichtige Produzentengruppe verursachte die Besserung im Wechselkurs also schon geraume Zeit einen nennenswerten Schaden, der um so schwerer gefühlt wurde, als im Zusammenhang mit den grossen Ernten der Preis, welcher im Auslande für die Produkte bedungen werden konnte, bedeutend zurückging. Dieser unverkennbare Nachteil würde nach gesunden wirtschaftlichen Prinzipien allmählig aus dem Wege geräumt worden sein, wenn der Wechselkurs durch natürliche Ursachen auf ein constanteres Niveau gekommen und ein besseres Verhältnis zwischen Produktion und Consumtion entstanden wäre. Man hat jedoch unter dem Druck der von den Pflanzern ins Leben gerufenen Agitation

den Versuch gemacht, auf künstlichem Wege Besserung zu schaffen, indem man sowohl den Kaffeepreis, wie den Wert des Milreis auf einen bestimmten Betrag fixierte. Was den Kaffeepreis betrifft, so wurde hiefür 55 à 65 frcs. Gold per Ballen von 60 K.G. auf den inländischen Märkten festgesetzt, während man für das Milreis einen Kurs von 15 d. annahm, was also ziemlich bedeutend unter dem Niveau blieb, auf welches der Kurs schon vorher gestiegen war. Um diese beiden forcierten Massregeln durchführen zu können, schritt man zum Ankauf von 2,000,000 Sack Kaffee, welche aus einer Anleihe bezahlt wurden, die vom Staate São Paulo mit verschiedenen ausländischen Bankiers und Kaffeefirmen abgeschlossen wurde und dessen Rentebezahlung durch einen Ausfuhrzoll von frcs. 3 per Sack exportierten Kaffee's, welcher Zoll am 1. December vorigen Jahrs in Kraft trat, gesichert werden soll. Behufs Fixierung des Wechselkurses schritt man, nach dem Beispiel eines ähnlichen Instituts in Argentinien, zur Errichtung einer Konversionskasse, um durch Ankauf oder Abgabe von Gold und Goldwechseln den Wechselkurs auf dem Niveau halten zu können. Aber auch dabei ist man von gesunden finanziellen Prinzipien abgewichen, indem man mit der Errichtung der Konversionskasse eine weitere Vermehrung des Notenumlaufs bis zu einem Maximum von 320,000,000.— Milreis verband, welche Noten, mit Ausschluss der früheren Ausgaben auf der Basis von 15 d. gegen Gold aus der Konversionskasse einwechselbar sein sollen. Anfang December 1906 hat diese Kasse ihre Tätigkeit begonnen und zwar damit, dass sie der englischen Bank sehr ansehnliche Goldbeträge entzog, wodurch der Londoner Geldmarkt damals sehr ungünstig beeinflusst wurde.

Muss man diese Massregeln, zu welchen man sich in Brasilien hat verführen lassen, an und für sich schon sehr bedenklich finden, so besteht überdies die Gefahr, dass die künstliche Wertsteigerung des Artikels zu einer ansehnlichen Ausdehnung der Anpflanzung anderswo führen wird, wodurch die Preiserhöhung wieder zu nichte gemacht wird, während die Regierungen der Provinzen mit teuer gekauften Vorräten

sitzen bleiben. Dasselbe hat sich seiner Zeit nach der „Valorisation" des Silberkurses in den Vereinigten Staaten gezeigt, als die Regierung ungeheure Mengen deprimierten Silbers in ihre Kassen bekam, ohne einen weitern Rückgang des Kurses, der durch die Ausdehnung der Produktion ins Leben gerufen wurde, verhüten zu können. Diese Gefahr ist desto grösser, da bereits dieses Mal, im Gegensatz zu den ursprünglichen Erwartungen, einer ausserordentlich grossen Ernte entgegengesehen wird, welche von manchen Seiten auf 18,000,000 geschätzt werd, gegen 10,250,000 in 1905 und 15,500,000 im Recorderntejahr 1901/02.

Indem man auf dem einmal eingeschlagenen Weg weiter ging, hat man es in Brasilien selbst bei der Valorisation des Kaffees nicht gelassen, sondern es liegt auch ein Gesetzentwurf vor, um für das zweite Ausfuhrprodukt des Landes, nämlich Cautschuk, wovon in 1905 für einen Wert von 128,140, 178 Milreis ausgeführt wurde, eine ähnliche Massregel zu Stande zu bringen. Nach diesem Gesetzentwurf soll die Regierung ermächtigt werden, eine 5 pCt Anleihe von £ 10,000,000.— aufzunehmen.

Auf die Kurse der brasilianischen Anleihen haben die Valorisationsversuche, wie man sich denken kann, einen ungünstigen Einfluss gehabt und in der zweiten Hälfte des Jahrs fand denn auch in diesen Werten ein sehr fühlbarer Rückgang statt. Auch auf den Animo neuer brasilianischer Fonds wirkte die Valorisation ungünstig ein, was sich bei der Ausgabe der Hafenanleihe von Para im November 1907 deutlich zeigte, wo trotz der grossen Reklame in mauchen ausländischen Finanzblättern nur für einen verhältnismässig kleinen Teil des angebotenen Betrags gezeichnet wurde.

Argentinien.

Befriedigender als für Brasilien war das abgelaufene Jahr für die argentinische Republik. Der blühende Zustand in diesem Lande hat hier in den ersten Monaten von 1906 ein grösseres Interesse für manche argentinische Fonds hervorgerufen. So wurden am 17. Januar von den Herrn Dunlop & van Essen und Leembruggen Guépin & Muysken die gewöhnlichen Actien von Buenos Ayres & Rosario Railway Co. à

119¼ pCt eingeführt, von welchen Actien ein nicht unansehnlicher Betrag hier aufgenommen wurde. Einen noch viel grösseren Erfolg hatte die Einführung der 5 pCt Anleihe City of Rosario 1889, welche am 19. Februar zum Kurs von 71 pCt durch Labouchère Oyens & Co's Bank und die Herrn A. H. Keyzer & Zonen stattfand. Die grosse Nachfrage, welche für diesen Fonds auftrat, bewirkte, dass der Kurs in einem Minimum von Zeit auf 76 pCt stieg. Nach diesen starken Ankäufen, welche zweifellos für den weitaus grössten Teil für bleibende Kapitalanlage geschehen waren, wirkte der ganz unerwartete Bericht von einer Bekanntmachung der städtischen Behörde, dass die Rentebezahlung unter den übereingekommenen Bedingungen fernerhin nicht mehr stattfinden könne und dass ein Vertreter ernannt werden solle, um über neue Bedingungen zu unterhandeln, — welche Ankündigung am 9. Mai, also kurz nach der Einführung geschah — natürlich höchst ungünstig und der Preis fiel denn auch nach dieser Bekanntmachung jäh auf 58 pCt. herab. Die ganze südamerikanische Abteilung wurde durch diese Tatsache, durch welche das Vertrauen ernsthaft erschüttert wurde, beeinflusst und um das Interesse für argentinische Fonds war es am hiesigen Platze so ziemlich geschehen. Die im vorigen Jahre errichtete Holland-La Plata Hypothekbank, welche Ende Juni ƒ 500,000.— 4½ pCt. Pfandbriefe, d. h. den Restbetrag der Serie A., worauf die Zeichnung bei Labouchère Oyens & Co.'s Bank offen stand, zu 100¼ pCt. hatte placieren können, konnte bei einer weitern Ausgabe von ƒ 600,000.— 4½ pCt. Pfandbriefe, Serie B., welche in September bei demselben Bankhause à 98½ pCt. stattfand, nur einen Teil des angebotenen Betrages unterbringen. Dieses weniger befriedigende Resultat war jedoch nicht allein die Folge des geringeren Interesses für südamerikanische Werte, sondern auch der teuren Geldkurse an unserem Markt und der allgemeinen Verstimmung, welche durch die Pfandbriefe hervorgebracht worden war.

Eine alte unangenehme Frage, welche schon lange Zeit die Gemüter beschäftigt hatte, hat in den letzten Tagen des

abgelaufenen Jahres ihre Erledigung gefunden, nämlich die der Cedula's der Provinz-Hypothekbank in Buenos-Ayres. Nach den von der Provinzialregierung vorgeschlagenen und von den Gläubigern angenommenen Regelungsbedingungen können Obligationen eingewechselt werden und zwar für jede 100 Hauptsumme £ 6.12 und für jede £ 100.— rückständige Coupons £ 3.6 neue 3 pCt. Bonds, von welchen die Rente nach fünf Jahren bis auf 3½ pCt. erhöht werden soll.

Der wirtschaftliche Zustand in Argentinien blieb auch in 1906 günstig, wenn auch die Ernte weniger reichlich, als im vorigen Jahr ausgefallen zu sein scheint. Durch die Wohlfahrt des Landes hat die Einwanderung bedeutend zugenommen, so dass allein in den ersten 6 Monaten des Jahrs mehr als 250,000 Einwanderer in Argentinien ankamen.

Uruguay. Chili.

Ausser den oben genannten argentinischen Fonds wurden hier in den ersten Monaten des Jahrs, als die Stimmung für süd-americanische Werte hier noch günstig war, einige andere südamerikanische Obligationen eingeführt. So fand hier am 20. Februar bei der Succursale der Banque de Paris und des Pays-Bas die Einschreibung auf die Conversionsanleihe von Uruguay statt, welche à 95¼ pCt. Pariser Usance angeboten wurde. Am 10 April wurde hier von demselben Bankinstitut, sowie durch die Herrn Gebr. Texeira de Mattos eine 4½ pCt. chilenische Eisenbahnanleihe von £ 3,700,000.— zum Preis von 95⅜ emittiert, welche auch in Deutschland und England ausgegeben wurde. Was Chili betrifft, so liegt das grosse Erdbeben, durch welches im August Valparaiso und eine Anzahl anderer Plätze heimgesucht wurden und welches Unheil nicht viel minder ernsthaft gewesen zu sein scheint, als die Katastrophe von San Fransisco, sicher noch in frischer Erinnerung. Aehnliche Naturerscheinungen, wiewohl von viel geringerem Umfang, sind auch in verschiedenen andern Teilen von Südamerika zu Tage getreten.

In politischer Hinsicht ist es in Central- und Südamerica verhältnismässig ruhig geblieben. Das zunehmende Interesse europäischen und amerikanischen Kapitals in diesen Gegenden und die aus dem Znströmen von Auswanderern hervorge-

henden geordneteren Zustände bewirken, dass dieses Gebiet allmählig seinen früheren revolutionären Ruf verliert.

Salvador. Guatemala. Cuba.

Vollständige Ruhe hat übrigens auch im abgelaufenen Jahre nicht geherrscht. Zwischen Salvador und Guatemala drohte halb Juli eine ernsthafter Streit auszubrechen, welcher jedoch durch Vermittelung der Vereinigten Staaten und Mexico's beigelegt wurde. Im August brach auf Cuba ein Aufstand aus, welcher eine Intervention der Vereinigten Staaten veranlasste, die jetzt auf der Insel vorläufig die Regierung führen. Auf den Kurs der hier verhandelten Cubanischen Obligationen hat dieser Umstand nur vorübergehend ungünstig gewirkt, da man sich bald sagen konnte, dass die Intervention der Union ernsthafte Folgen für die Obligationsinhaber verhüten würde.

Columbia. Peru.

In den spekulativen südamerikanischen Fonds, besonders Columbianen und Peruanen, ist der Umsatz an hiesiger Börse dieses Jahr viel geringer gewesen, als in vorhergehenden und besonders in den letzten Monaten bewegte sich der Handel innerhalb enger Grenzen. Was Peru betrifft, so ist es diesem Lande gelungen, eine 6 pCt. Anleihe im Betrag von £ 600,000 mit der Deutschen Bank abzuschliessen, für welchen Fonds die Einnahmen aus dem Salzmonopol verpfändet wurden. Ueber eine grossere Anleihe wurde mit demselben Bankinstitut und der Firma Speyer und Co. unterhandelt. Auch die Peruvian Corporation sollte, wie es hiess, in diese Transaktion mit einbezogen werden und im Zusammenhang damit erwartete man eine Uebereinkunft in Sachen der schon so lange anhängigen Streitigkeiten zwischen dieser Gesellschaft und der peruanischen Regierung. Bis jetzt ist es aber noch nicht zum Abschluss dieser Anleihe gekommen und in den letzten Tagen des Jahrs wurde berichtet, dass mit Rücksicht auf den Zustand des Geldmarktes die Unterhandlungen vorläufig abgebrochen seien. Auch Columbia wusste sich in 1906 im Ausland aufs Neue Geld zu verschaffen. Anfangs Juli wurde nämlich in Paris eine 5 pCt. Anleihe von £ 300,000 unter der Hand à 85 pCt. placiert, welche Anleihe durch eine erste Hypothek auf die Savanna Eisenbahn sicher gestellt wurde.

Lebhafter als in den beiden letzten Fonds ging es manchmal in Dominikanen zu, was mit den Unterhandlungen über die Schuldregelung dieser Republik zusammenhing. In Oktober wurde berichtet, dass die Firma Kuhn Loeb & Co. in New-York sich bereit erklärt hätte, eine neue Anleihe von $ 20,000,000 zu übernehmen, welche durch die Zolleinnahmen garantiert werden sollte, deren Einkassierung, wie bisher, unter Aufsicht der Vereinigten Staaten geschehen sollte und aus deren Ertrag die hier verhandelten Obligationen à 50 pCt. abbezahlt werden sollten.

Tabak.

Kurslauf von Tabaksactien.

	2 Jan.	Niedrigster und höchster Kurs 1906.	28 Dec.
Amst. Deli	689	685 —900	827
„ Langkat gewoon	53⅜	53⅜—204	179
„ „ preferent	106	106 —236	234½
Asahan Plantage	41½	41½— 94½	93
Deli Batavia	500	500 —919	895
„ Cultuur	57	57 —145	142¼
„ Maatschappij	472	470 —601	575
„ Padang	57½	57¼—120	119¾
Holland Sumatra	56	36½— 80½	72
Langkat Tabak A	50¾	50 —106	104¾
Medan Tabak	247	246 —351	350½
Nieuwe Asahan	155¾	151½—189½	189½
Rotterdam Deli	286¾	285 —526	521
Senembah	395	382 —570	560
Sumatra Cultuur	299	292 —425	425
United Langkat	314	314 —463	458

Für den lokalen Markt ist das hinter uns liegende Jahr hervorragend günstig gewesen. Dies trifft wohl in erster Linie bei den Tabakswerten zu, welche sich durch den ungekannt guten Verlauf der Einschreibungen beinahe ununterbrochen einer ausserordentlich willigen Stimmung erfreuten. In den halb Juli beendeten Frühjahrs Einschreibungen wurden im Ganzen 173, 750 Packen Sumatra gegen einen Durchschnittspreis von 171 Cents per ½ Kg. abgesetzt, gegen 110 Cents für 181,513 Packen in 1905. Wie gewöhnlich haben die Spätjahrseinschreibungen, bei welchen meistens weniger schöne Partieen die Oberhand hatten, den Durchschnitt etwas erniedrigt, aber doch wurde für die ganze Ernte 1905, welche 225,369 Packen stark war, eine Durchschnittsziffer von 155 Cents gegen 90

Cents für eine Quantität von 233,957 Packen im Jahre vorher bedungen. Was diese Ziffern bedeuten, wird deutlich, wenn man weiss, dass der Ertrag der Ernte auf obengenannter Grundlage die enorme Totalsumme von ƒ 53,450,000.— erreicht hat, gegen ƒ 35,800,000.— in 1905, was einen Gewinnunterschied von ƒ 17,650,000.— bedeutet. In keinem einzigen vorhergehenden Jahre seit dem Beginn der Kultur auf Sumatra wurde diese Endziffer übertroffen oder selbst erreicht. Der höchste Betrag, der bis jetzt als Endziffer der Verkäufe gebucht werden konnte, betrug ƒ 40,000,000.— in 1890. Auch was den Durchschnittsertrag per ½ Kilo betrifft, hat das jetzt vergangene Jahr sicher einen Record gezeigt. Nur zweimal wurden höhere Durchschnittsziffern erreicht, nämlich 1874 182 Cent und 1876 170 Cent. Die damals noch junge Sumatra Tabakskultur lieferte aber in diesen Jahren nur eine im Vergleich mit der jetzigen sehr unbedeutende Anzahl Packen, nämlich 9238 und 15,355 mit einem Wertbetrag von resp. ƒ 2,500,000.— und ƒ 3,900,000.—. Die folgenden Ziffern geben eine Uebersicht vom Umfang und dem Ertrag der Ernte in den letzten Jahren.

Verkauft in:						
1906	225,369	p. à	155	cts.	Ertrag	fl. 53,450,000.—
1905	233,957	„ „	99	„	„	„ 35,800,000.—
1904	254,599	„ „	92	„	„	„ 35,200,000.—
1903	242,132	„ „	85	„	„	„ 31,200,000.—
1902	227,512	„ „	94	„	„	„ 32,550,000.—
1901	223,731	„ „	111½	„	„	„ 38,000,000.—
1900	164,100	„ „	82	„	„	„ 33,300,000.—
1899	235,653	„ „	92	„	„	„ 33,000,000.—
1898	201,736	„ „	122	„	„	„ 37,130,000.—
1897	191,185	„ „	111	„	„	„ 32,400,000.—
1896	204,789	„ „	90	„	„	„ 28,350,000.—
1895	193,334	„ „	119	„	„	„ 35,000,000.—
1894	169,526	„ „	144	„	„	„ 34,600,000.—

Was die verschiedenen auf Sumatra tätigen Gesellschaften betrifft, so geht natürlich das Resultat sehr weit auseinander, aber doch kann gesagt werden, dass für alle, ohne Ausnahme, der Ertrag im Vergleich mit früher ungekannt günstig war. Am besten war der Verlauf der Einschreibungen wohl für die Amsterdam—Deli, welche für ihre 1006 Packen 217 Cents per ½ Kilo machte, d. h. also 62 Cents per Pfund über den

ohnedies schon so hohen Durchschnitt. Die zweite in der Liste ist die United Langkat, welche für 9394 Packen eine Durchschnittsziffer von 209 Cents machte; Nummer 3 die Rotterdam-Deli, die für 5110 Packen 202 Cents per Pfund erhielt. Die grosse Deli-Maatschappij, die 53,853 Packen an den Markt brachte, d. h. ungefähr den vierten Teil der ganzen Ernte, machte durchschnittlich 166 Cents.

Wie nach diesen glänzenden Preisen vorauszusehen war, konnten die bis dahin angekündigten Dividenden und Interimsauszahlungen sehr ansehnlich über die des vorigen Jahrs festgesetzt werden. So declarierte die Batavia—Deli im November 70 pCt. Interim Dividende gegen 10 pCt. in 1905, die Deli-Maatschappij 20 pCt. (1905 nihil), die Nieuwe Assahan 10 pCt. gegen 5 pCt. voriges Jahr und es leidet gar keinen Zweifel, dass dieser goldene Dividendenregen im neuen Jahre fortdauern wird, trotz der ansehnlichen Abschreibungen, die zweifellos von verschiedenen Gesellschaften bewerkstelligt werden, um ihren innern Zustand zu kräftigen.

Was im vergangenen Jahr bei den seltsam günstigen Betriebsresultaten der indischen Kulturunternehmungen bezeugt werden konnte, gilt auch dieses Mal für eine Anzahl der jüngeren Tabaksgesellschschaften, dass sie von den jetzt bedungenen hohen Preisen in Gestalt einer ansehnlichen Kräftigung ihres finanziellen Zustandes die bleibenden Früchte ernten werden. Gesellschaften, wie Amsterdam-Langkat, die Deli-Cultuur und die Holland—Sumatra, welche unter den Nachwehen früherer Verluste litten und desshalb mit einer ansehnlichen Schuld belastet waren, haben diese jetzt so ziemlich mit *einem* Schlag decken können, so dass sie der Zukunft jetzt mit Vertrauen entgegensehen können.

Offenbar hat man sich an der Börse von diesem Factor in grossem Umfang Rechenschaft gegeben und dies erklärt zum Teil auch die ununterbrochene Fortdauer der willigen Stimmung, auch in den letzten Monaten des Jahrs, in welchen gewöhnlich ein Rückgang der Kurse stattfindet, nachdem die Einschreibungen, denen der Markt seinen grössten Reiz entlehnt, der Vergangenheit angehören. Zu dieser Fort-

dauer der Hausse hat übrigens auch die Tatsache beigetragen, dass man die Aussichten für das folgende Jahr aufs Neue für äusserst günstig hält. Zwar ist die Ernte 1906 etwas grösser als ihre Vorgängerin, nämlich 240,233 Packen gegen 225,369, aber die Qualität des Gewächses scheint besonders gut zu sein. Ueberdies wird in Fachkreisen allgemein erklärt, dass der Tabak, welcher in diesem Jahr an den Markt gekommen ist, trotz der hohen Preise seinen Weg beinahe vollständig nach den Abnehmern gefunden hat, so dass man nicht zu befürchten braucht, dass das Preis-niveau durch noch vorhandene alte Vorräte gedrückt werden wird. Inwieferne die ansehnliche Preishebung, welche die Folge dieser günstigen Umstände war und wovon obenstehende Kursliste eine Uebersicht gibt, diese günstigen Tatsachen voraus discontiert hat, wird die Zukunft zeigen. Für eine Anzahl Sorten scheint die Preissteigerung bis jetzt nicht übertrieben gewesen zu sein, wenn auch bei einem so wechselvollen Betrieb natürlich im Kurs ein gewisser Spielraum für das Discontieren möglicher ungünstiger Ereignisse bestehen bleibt.

Wie bei der willigen Marktstimmung zu erwarten war, haben im Laufe des Jahrs eine Anzahl neuer Tabaksfonds ihren Einzug auf den Markt getan. Am 9. März wurden von den Herrn Van der Werff & Hubrecht unter der Hand die Actien der neuen Tabaksgesellschaft „Krapoh" zum Parikurs an den Markt gebracht, welche Actien später bis 145 pCt. gestiegen sind. Am 3. April eröffneten die Herrn R. Mees & Zoonen und Labouchère Oyens & Co.'s Bank die Zeichnung auf fl. 650,000.— Actien der Rotterdam-Assahan-Tabak-Maatschappij, ebenfalls zum Kurs von 100 pCt. Diese Emission hatte nicht viel Erfolg und diese Actien sind wohl die einzigen in der ganzen Tabaksabteilung, von denen ein ungünstiger Kursverlauf zu vermelden ist; der Preis bröckelte allmählig bis auf 82¾ pCt. ab, erholte sich aber später wieder bis auf etwa 90 pCt.

Ende April fand wieder eine neue Emission statt, nämlich die von Participationen im Rimboen Tabak Syndikat, welches

gebildet worden war, um den Gewinnanteil, gross fl. 1,700,000 nominal, welcher durch die alte British Deli & Langkat Tobacco Company von der Rimboen Tabak-Maatschappij empfangen worden war, zu administrieren. Die gewöhnlichen Actien der Rimboen sind bei der Gründung an die Deli-Maatschappij zur Begleichung der früher von letzterer an die Gesellschaft gemachten Vorschüsse abgetreten worden. Unter der neuen Leitung hat die Gesellschaft vorteilhaft gearbeitet; die 4867 Packen der letzten Ernte wurden zum Durchschnittspreis von 135 Cent per ½ Kilo abgesetzt. Die Syndikatsbeweise, welche à 40 pCt. an den Markt gebracht wurden, sind später auf 85 pCt. gestiegen.

Durch die Herrn Dunlop & Van Essen wurden ferner am 5. Mai fl. 1,210,000.— Actien der neuen Amsterdam-Serdang Tabak Compagny à pari emittiert. Bei der Emission selbst wurde nur ein verhältnismässig kleiner Teil placiert, aber infolge des günstigen Verlaufs der Einschreibungen auf den von der Gesellschaft an den Markt gebrachten Tabak (im Ganzen machte sie durchschnittlich 117 cts. per ½ Kilo für 4016 Packen) konnte der nicht placierte Teil später zu steigenden Preisen abgesetzt werden und lief die Notierung schliesslich bis auf 140 pCt.

Ende November fand noch eine neue Einführung statt, nämlich von Amsterdam-Begadei Tabak Company, welche durch die Herrn Van der Werff & Hubrecht à pari an den Markt gebracht wurden. In December nahm Wiegman's Bank à 100 pCt. Zeichnungen auf die fl. 500,000.— Actien der neuen Tabaksgesellsschaft Lima Poeloe entgegen, deren Emission jedoch bei dem gespannten Zustand des Geldmarktes keinen Erfolg hatte, so dass der Kurs rasch auf 94 pCt. zurückging.

Ausser diesen offiziellen Emissionen ist noch das unter der Hand auf den Markt Kommen der Actien der Assahan Tabaksgesellsschaft „Silau" zu vermelden, welche Gesellschaft 1901 errichtet und 1905 reorganisiert wurde. Die Actien, die zum ersten Mal à 115 pCt. verhandelt worden waren, stiegen im December auf 134 pCt.

Zu erwähnen wäre noch die Emission von fl. 1,600,000.— präferente Actien durch die Holland—Sumatra Gesellsschaft à 100 pCt., welche zur Verstärkung des Betriebskapitals ausgegeben wurden. Im November wurde gemeldet, dass die Gesellsschaft einen Teil ihres Landbesitzes für fl. 450,000.— veräussert hatte und dass aus dem Erlös dieses Verkaufs die noch übrige schwebende Schuld getilgt und ein Teil der genannten präferenten Actien verlost werden konnte, welcher Bericht mit einer ausehnlichen Hebung des Kurses der beiden Actiensorten begrüsst wurde.

Minenwerte

Kurslauf von Mineuwerten.

	2 Jan.	Niedrigster und höchster Kurs. 1906.	28 Dec.
Gros Conc. preferent	34½	12— 34⅞	13
Redjang Lebong................	599½	543—1210	1077½
Soemalata	77½	40— 91	52
Kwand. Soemalata	97⅜	83— 99¾	87
Singkep Tin	75	80— 100¾	101
Transvalia preferent	118⅛	85— 121	90⅞

Beinahe ebenso günstig wie für Tabaks-, war der Kurslauf für Minenactien, besonders für verschiedene ostindische Sorten. Der frühere grenzenlose Pessimismus hinsichtlich der Zukunft der Minenindustrie in unseren ostindischen Kolonieen hat allmählig einem ebenso unbegrenzten Optimismus Platz gemacht, nachdem die Gesellsschaften durch ihre früheren Fehler Lehrgeld bezahlt und statt des Anfangs betriebenen Raubbau's zu wissenschaftlicher Ausbeute übergegangen sind. An der Spitze standen die Actien der Redjang-Lebong, welche, nachdem sie im vorigen Jahr bereits von 270½ bis 600 pCt. gestiegen waren, in 1906 diese Steigung beinahe ununterbrochen fortgesetzt haben. Besonders in Oktober entwickelte sich in diesem Fonds eine wilde aufwärtsgehende Bewegung, wobei oft an *einem* Tage der Kurs um 50 und 100 pCt. in die Höhe getrieben wurde und wiewohl Gewinneinziehungen später einen sehr scharfen Rückgang zuwege brachten, bekam die Hausse bald aufs Neue die Oberhand und stieg der Preis bis über 1200 pCt.; in den letzten Wochen des Jahrs hat das teure

Geld einige Reaction zuwege gebracht. Wilde Kursbewegungen kamen, was die hier verhandelten indischen Sorten betrifft, auch in Actien Ketahoen, Totok und Paleleh vor. Gewöhnliche Ketahan stiegen von 150 bis 289, die präferenten von 205 bis 361, Paleleh von 21 auf 56, die präferenten von 47¾ auf 76 und auch diese Fonds konnten die Hebung grossenteils behalten.

Die wilde Spekulation in Minen, welche in Indien, wo noch zahllose andere Sorten verhandelt werden, noch viel grösseren Umfang angenommen hatte, als hierzulande, wurde Spätjahr einigermassen gezügelt, als die javasche Bank sich genötigt sah, ihren Dissontsatz auf 6½ pCt. zu erhöhen und verschiedene Kreditinstitute ihrer Kundschaft den Wink gaben, ihre Positionen in Minenwarten einzuschränken. Der dadurch verursachte Rückgang war jedoch nur vorübergehender Art und die Grundstimmung blieb bis ans Ende aufgeweckt.

Nicht alle indischen Minenwerte jedoch haben einen günstigen Kursverlauf hinter dem Rücken. Zu den Ausnahmen gehört die Soemalata, welche es auch nach dem Empfang neuen Betriebskapitals im vorigen Jahre nicht zu einem lohnenden Betrieb hat bringen können. Im November wurde von den Actionären ein Antrag zur Zusammenschmelzung der Gesellschaft mit der Kwandang-Soemalata in der Art angenommen, dass für je 3 Aktien Soemalata 2 Aktien Kwandang-Soemalata verabfolgt wurden, zu welchen Zweck letztere Gesellschaft fl. 2,000,000.— (neue) Actien zur Verfügung stellte.

Weniger günstig, als die ostindischen, machten es die westindischen Minenwerte, worin der Handel übrigens grossenteils beschränkt blieb. Indessen wird an der Zukunft der Goldindustrie in Westindien noch keineswegs verzweifelt, besonders da die Eisenbahn nach dem Lawah-gebiet die Goldfelder leichter erreichbar gemacht hat und eine wohlfeilere Ausbeute ermöglicht. Die Goud Placer Maatschappy hat sich dadurch zu einer Reorganisation veranlasst gesehen, die Ende September durchgeführt wurde und den Zweck hat, das nötige Bürgschaftskapital zu verschaffen, um die

Ausbeute im Grossen zu ermöglichen. Durch ein Syndikat wurden der Gesellschaft die nötigen Mittel zur Tilgung der Schulden und Ausbeute der schon constatierten und neuen Riffe gesichert. Zur Durchführung dieses Plans wurde bei Broekman's Effecten- und Administratiekantoor und den Herren Numan und Hansen die Gelegenheit zur Einschreibung auf fl. 2,025,000.— 6 pCt. kumulativer präferenter Actien gegeben, wobei die Obligationen und alten Shares gegen bestimmte Proportionen eingetauscht werden konnten. Ueber die Zukunft der Gesellschaft liess sich der Vorstand in einer etwas später gehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre sehr hoffnungsvoll aus. Dass die Goldindustrie in Westindien unter guter Leitung in der Tat eine Zukunft haben kann, geht aus der zunehmenden Produktionsziffer selbst bei der heutigen mangelhaften Ausbeutungsweise hervor. So wurden in den ersten 9 Monaten des Jahrs in Paramaribo 829,269 Gram Gold gegen 749,128 in 1905 und 538,643 in 1904 angeführt.

Ausser für indische Minenactien hat sich im abgelaufenen Jahr auch für einzelne ausländische Minenwerte hier grosses Interesse entwickelt. Besonders gilt dies von den Aktien der Great Cobar, welche 25 Mai von der Buitenlandsche Bankvereeniging à 101 pCt amsterdamsche Usance hier eingeführt wurden und die im Spätjahr unter dem Einfluss des grossen Steigens des Kupferpreises bis 197½ pCt gestiegen sind. Die Ausgabe durch dasselbe Bankinstitut der Actien der Welgelegen Diamond Mining Company, wovon £ 100,000.— hier am 17. September zum Parikurs angeboten wurden, fand ebenfalls reges Interesse. Dieses war zwar im Anfang offenbar nur von sehr spekulativer Art, sodass der Kurs trotz ansehnlicher Ueberzeichnung rasch bedeutend unter Pari sank, aber später trat eine ansehnliche Preisbesserung ein und kam die Notierug auf etwa 108 pCt. In fester Stimmung blieben die Actien der Kimberly West Diamond Mining Co., welche das vorige Jahr auf 170 pCt verlassen hatten und im Laufe von 1906 weiter bis 200 pCt gestiegen sind.

Kursverlauf von Petroleumactien.

	2 Jan.	Niedrigster und höchster Kurs 1906.	28 Dec.
Kon. Petroleum	383½	383½—798	705
Moeara Enim	104⅞	104⅞—140½	131¼
Perlak A	134	119 —148	149
Zuid-Perlak	—	78 —136	126
Sum. Palembang	59	58¼— 87½	74½
Int. Rumeensche	91	85 —113	100½
Hann. Oliebronnen	152½	108 —184¾	136
Bibi Eybat Petr.	58	41 — 60	47¾
Russian Petr. & Liq. Fuel	77	48¼— 80	55½
Schibaieff Common	52⅞	35½— 55¾	39½

Nicht so fast ausnahmlos günstig, wie den genannten Fonds, ist es den Petroleumactien ergangen. Was den Hauptfonds, „Koninklijke", betrifft, so blieb die Grundstimmung zwar fest und im Lauf des Jahres ging der Kurs selbst sehr ansehnlich vorwärts, besonders im September, als die Actien in hoher Gunst standen, nachdem man Berichte über eine beabsichtigte Fusion mit der Shell Transport & Trading, Co., sowie über ein vollständiges Einvernehmen mit der Standard Oil Company hinsichtlich der gegenseitigen Einflusssphären erhalten hatte. Die Aussicht auf einen wertvollen „Claim" in Verbindung mit genannten Uebereinkommen wirkte zu diesem Steigen nicht wenig mit und in wenigen Wochen lief der Kurs mehr als 200 pCt. in die Höhe. Dieses wilde Steigen war aber für die Markt-Position keine Wohltat und Verkäufe schwacher Inhaber brachten später einen sehr empfindlichen Preissturz hervor. Die innerliche Position der Gesellschaft blieb aber ununterbrochen günstig.

Die Produktion, welche im Jahr 1904 6,448,800 Units betragen hatte und 1905 auf 8,470,000 Units gestiegen war, hat in 1906 wieder zugenommen und erreichte in den ersten 11 Monaten des Jahrs ein Total von 9,194,500 Units. Ausser durch die obengenannte Uebereinkunft hat die Gesellschaft ihre Position noch dadurch verstärkt, dass sie auch über die Moesi Ilir, die einzige noch ganz unabhängige niederländische Gesellschaft auf Sumatra, die Kontrolle erhalten hat.

Für jede ƒ 12,000.— Moesi Ilir Actien wurden ƒ 1000.— Actien „Königliche" in Tausch gegeben. Auch in Rumänien hat die Königliche im abgelaufenen Jahr sich niedergelassen, vorderhand jedoch nicht unter ihrem eigenen Namen.

Die übrigen indischen Petroleumactien haben sich der Hauptsache nach dem Kursverlauf des Hauptfonds angeschlossen. Was die Sumatra-Palembang betrifft, wurde der Kurs noch besonders durch Unterhandlungen über eine Amalgamation mit der Königlichen, welche aber im letzten Augenblick abgebrochen wurden, beeinflusst.

Eine Reconstruction wurde mit dem Kapital der Petroleumgesellschaft Gaboes vorgenommen, welche eine hypothekarische Obligationsanleihe, gross ƒ 132,000.-- ausgab, die alten gewöhnlichen und präferenten Actien auf 25 pCt. des Nominalwerts reduzierte und den dadurch frei gekommenen Teil ihres Actienkapitals zur Verfügung der Teilnehmer an der Obligationsanleihe stellte.

Im Gegensatz zu den indischen Sorten, welche das Jahr, wenn auch nicht auf den höchsten Kursen, so doch in verhältnismässig guter Stimmung verlassen, haben die russischen wieder ein sehr ungünstiges Jahr hinter dem Rücken. Durch die neuen Unruhen in Baku, wo für Millionen Rubel Schaden angerichtet und die Installationen verschiedener Unternehmungen zu einem grossen Teil vernichtet wurden, liefen die Kurse der shares weiter zurück. Die russische Regierung kam den Gesellschaften so weit als möglich entgegen, indem sie einen Vorschuss von Rbs. 32,000,000.— á 5 pCt., welcher innerhalb einiger Jahre zurückbezahlt werden musste, zur Verfügung stellte. Die russische Petroleum und Liquid Fuel Company gab zur Bildung neuen Betriebskapitals in Juni £ 400,000.— 6 pCt. Debenturen aus, einwechselbar in gewöhnlichen Actien im Verhältnis von £ 75 shares für £ 100 Debenturen, auf welche Obligationen die Zeichnung am hiesigen Platze bei Labouchère Oyens & Co's. Bank und bei den Herrn H. Oyens & Zonen à 84¾ pCt. offen stand. Im Anschluss an die Besserung der übrigen russischen Fonds in den letzten Monaten des Jahrs,

wie auch durch die Wiederherstellung der Ordnung im Petroleumgebiet hat sich die Stimmung für die russischen Oelsorten später etwas gebessert, aber dennoch blieb der Handel innerhalb enger Grenzen. Was die übrigen europäischen Unternehmungen betrifft, so hat die Internationale Rumänische im abgelaufenen Jahr etwas weniger günstig gearbeitet, wenn sich auch die Dividende auf derselben Höhe, wie in 1906, halten konnte.

Die Maatschappij tot Exploitatie van Oliebronnen in Hannover hat, wie vor einigen Monaten berichtet wurde, Unterhandlungen über ein Aufgehen in eine grosse deutsche Combination unter Leitung der Internationalen Tiefbohrgesellschaft angeknüpft, von welchen Plänen jedoch seitdem nichts mehr vernommen worden ist. Die Holländisch-Rumänische verkaufte ihre Terrains an eine ausländische Gruppe, annullierte diese Transaktion aber später, als die Käufer die Kaufsumme nicht zeitig erlegten. Da schon ein erster Termin von Frcs 100.000.— bezahlt war, welcher Betrag zu Gunsten der Gesellsschaft verfallen war, so hatte diese doch noch einen Vorteil aus der Transaction.

Von neuen Emissionen von Petroleumwerten ist ausser der der russischen Petroleum Debenturen nur die Einführung der Actien der Société Belge Americaine des Pétroles du Wyoming durch die Herrn Rutgers & De Beaufort zu einem Kurs von ca. 28 pCt. im Mai 1906 zu vermelden. Diese Einfuhr litt aber einen Echec und von einem Umsatz in den Actien war schon bald keine Rede mehr.

Indische Kulturwerte.

Viel weniger, als im vorigen Jahr haben dieses Mal die indischen Kulturwerte die Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Zwar blieb der Zustand der grossen Unternehmungen immerhin günstig, dank der Verstärkung ihrer inwendigen Position während der beiden vorhergehenden ausgezeichneten Jahre, da aber die Zuckerpreise in Indien auf ein mehr normales Niveau zurückgegangen sind, der Umfang der Ernte bei verschiedenen Gesellsschaften enttäuschte und die Rübenzuckerernte in Europa ausserordentlich reichlich ausgefallen war (die Produktion wurde dieses Mal auf 6,955,000 Tonnen geschätzt

gegen 6,473,000 in 1905 und 4,700,000 in 1904), war die spekulative Anziehungskraft nicht mehr so gross, als vorher und nahm der Handel nur ausnahmsweise einen grossen Umfang an. Den Kursen tat dies nicht gut und verschiedene Sorten verlassen das Jahr zu etwas niedrigeren Kursen, wenn auch im Allgemeinen ein prononcierter Rückgang durch die erhöhten Dividenden aufgehalten wurde, welche auf Grund der in 1905 erzielten ausserordentlich guten Preise ausbezahlt wurden. So brachte die Kultuurmaatschappij der Vorstenlanden die Dividende auf ihre gewöhnlichen Actien von 5.6 of 5.8 pCt., auf die präferenten von 10.6 auf 10.8 pCt., die Liquidatie-Maatschappij Barge Moorman die Ausbezahlung von 4 auf 6 pCt., die Handelmaatschappij von 11 auf 15 pCt. Letztgenannte Actien haben den Löwenanteil zum Handel in diesen Actien beigetragen, während einiger Zeit erfreuten sie sich einer sehr willigen Tendenz, die jedoch nicht Stand halten konnte, nachdem durch die Statutenänderung, welche u. a. neue Zuwendungen an den Reservefonds beabsichtigte, die Aussicht auf etwas kleinere Dividendendeclarationen in der nächsten Zeit eröffnet war.

Kurslauf von Kultur- en Creditunternehmungen.

	2 Jan.	Niedrigster und höchster Kurs. 1906.	29 Dec.
Cult. Vorstenl. gew.	98⅝	89¼—107⅛	96 9/16
„ „ pref.	164⅞	150 —176	164
Kolon. Bank gew.	78	71 — 89¾	81¾
„ „ pref.	94	88 — 98	94
Liq. Barge Moorm.	88⅛	81 — 94⅛	86¼
Handelsvereenig. Amst.	164	158¾—180	164
Nederl. Handel-Mpij. (resc.)	187¼	173 —195¼	183⅜
Nederl. Indische Handelsbank	132	126 —144	132
Javasche Cult.-Mpij.	117	104 —125	111
N. Afrik. Handelsvenn.	168	165 —250⅝	250⅛

Die Emissionstätigkeit auf diesem Gebiet blieb in 1906 innerhalb enger Grenzen. Die einzigen Ausgaben von Bedeutung waren die der Actien der Kultuur-Maatschappij Balapoelang, welche von den Herrn H. Oyens & Zonen in März à 110 pCt. eingeführt wurden und die von *ƒ* 1,200,000.—

Actien der Landbouw-Maatschappij Preanger Regentschappen, die im October von den Herrn Dunlop & Van Essen c.s. zum Parikurs an den Markt gebracht worden waren.

Kurslauf von Transportwerten.

Fabrikswerte.

	2 Jan.	Niedrigster und höchster Kurs. 1906.	29 Dec.
Holl. IJzeren Spoor	104 7/8	97 1/8—106 15/16	198 1/4
Staatsspoor	112 1/2	109 —116	109 7/8
Ned. Centr. Spoor	35 15/16	32 — 38 1/2	35 5/16
Ned. Ind. Spoor	214 3/8	203 —224 1/8	205 3/8
Deli Spoor	184 7/8	184 7/8—201	198
Stoomvaart-Mpij. Nederland	155	146 1/4—160	156 3/4
Kon. Paketvaart	158	155 —165 7/8	157 1/2
„ Ned.-Ind. Mail	106 3/4	88 —112	104 1/2
„ Ned.-Stoomboot-Mpij.	137	124 3/8—139	136 1/2
Ned. Amerikaansche Stoomvaart-Mpij.	119	119 —165	157 5/8
Rotterdamsche Lloyd	122 3/8	116 —131	127
Stoomvaart-Mpij. Zeeland	25 9/16	24 — 28	26 5/16
Zuid-Amerika Lijn	68 3/4	53 — 71	54 7/8

Ein befriedigendes Jahr haben unsere inländischen Transportwerte hinter dem Rücken. Die Einnahmen der zwei grossen Eisenbahngesellschaften stiegen aufs neue ansehnlich, zum Teil durch die grosse Blüte in der deutschen Industrie, welche günstig auf den Transito-Verkehr wirkte. Die Brutto's der Holländischen Bahn über die ersten neun Monate des Jahrs weisen eine Zunahme von ƒ 1.300,000.—, die der Staatsbahn über die ersten zehn Monate eine Zunahme von ƒ 1,101,000.— auf. Die erhöhten Rentenlasten und die einem Teil der Beamten zuerkaunte Lohnerhöhung werden jedoch zweifellos den grössten Teil der höheren Einnahmen absorbieren, so dass eine ansehnliche Dividendenerhöhung nicht erwartet werden kann. Wie beinahe alle anderen erstklassigen Fonds sind denn auch die Actien dieser beiden Gesellschaften, trotz der guten Betriebsverhältnisse, in den letzten Monaten ziemlich beteutend im Kurs zurückgegangen.

Die Dampfschiffahrtsgesellschaften haben im Allgemeinen ein gutes Jahr hinter dem Rücken. Was den Kurslauf betrifft, so spiegelt sich dieser gute Zustand am meisten bei der Holland—Americalinie, deren Actien unter dem Einfluss

der ausgezeichneten Fracht- und Passagepreise und der Aussicht auf eine sehr befriedigende Dividende, ansehnlich gestiegen sind.

Unbefriedigend blieb der Zustand allein bei der Südamericalinie, welche noch stets mit Verlust arbeitet. Nach einem im Oktober gefassten Beschluss wird die Gesellschaft desshalb in Liquidation treten, aber der Betrieb wird durch den neu errichteten „Hollandsche Lloyd" fortgesetzt werden, der unter den Auspicien der „Nationale Stoomvaart Maatschappij" errichtet wird, an deren Kapital u. a. die Handelmaatschappij, die Stoomvaartmaatschappij Nederland und die Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij teilnehmen. Man beabsichtigt, durch Vermehrung des Materials und Ausdehnung des Fahrplans, in welchen u. a. auch Brasilien aufgenommen werden soll, die neue Unternehmung gegenüber der Concurrenz der grossen ausländischen Gesellschaften strategisch in eine stärkere Position zu bringen.

Von neuen Emissionen von Schiffahrtswerten sind die von ƒ 1,500,000.— Actien der Kon. Nederl. Stoomboot-Maatpij zu vermelden, welke in März à 124 pCt. emittiert wurden, um neues Material und die Teilnahme am Kapital der eben genannten Nationalen Stoomboot Maatschappij zu beköstigen.

Transportwerte.

Für unsere inländischen industriellen Unternehmungen war das Jahr meistens sehr günstig und eine Auzahl neuer Fabrikswerte wurden im Laufe des Jahres am den Markt gebracht. Als die bedeutendsten davon sind zu nennen die von ƒ 2,500,000.— 5 pCt. Obligationen von Jurgens Vereinigten Margarinefabriken, welche im Juli von der Amsterdamsche Bank und den Herrn Labouchere Oijens & Co. à 99¾ pCt. ausgegeben wurden und die von ƒ 2,000,000.— 4 pCt. Obligationen der Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel, welche in Oktober à 98¼ pCt. emittiert wurden und deren Ertrag teils zur Tilgung älterer Anleihen, teils zur Vergrösserung des Betriebskapitals diente.

Kurslauf von Bankactien.

		2 Jan.	Niedrigster und höchster Kurs 1906.	29 Dec.
Amsterdamsche	Bank	204	192 —213¾	193
Rotterdamsche	„	157	148½—170	150
Nederlandsche	„	197¾	190¼—203¾	207
Incasso	„	128¾	122¾—132	125
Lab. Oyens & Co.'s	„	124	119¾—127½	120
Twentsche	„	143	143 —146	145
Buitenlandsche	„	118½	106 – 123¾	123⅜
Javasche	„	181	177 —190	182

Was unsere Bankinstitute betrifft, so kann das Resultat des abgelaufenen Jahrs nicht anders als sehr befriedigend gewesen sein, besonders was die Interesserechnungen der verschiedenen Institute betrifft, auf welche die hohen Geldkurse während des grössten Teils des Jahrs einen sehr günstigen Einfluss gehabt haben müssen. Dagegen hat die Geschäftsbeschränkung, besonders in der americanischen Abteilung, die Kommissionsrechnungen ungünstig beeinflusst, während die geringere Lebhaftigkeit auf dem Emissionsgebiet in der zweiten Hälfte des Jahrs und das unabgewickelt Bleiben verschiedener Syndikate, wogegen mehr oder weniger grosse Beträge reserviert werden mussten, ebenfalls auf die Endergebnisse nicht one Wirkung sein wird. Trotz des guten Geschäftsgangs darf desshalb die Erwartung einer Dividendenerhöhung in den meisten Fällen nicht zu hoch gespannt werden.

Verschiedene Bankinstitute haben in 1906 ihr Actienkapital erhöht. Die Nederlandsch Indische Escompto Maatschappij eröffnete im Januar die Einschreibung auf ƒ 1,000,000.— neue Actien à 120 pCt., mit Vorzugsrecht für die alten Obligationenbesitzer, welche beinahe den ganzen angebotenen Betrag nahmen. Die Incassobank gab im März ƒ 1,000,000.— neue Actien à 123 pCt. aus, wo freien Zeichnern 55 pCt. ihrer Anfragen zugewiesen wurden. Ende November wurde beschlossen, das autorisierte Actienkapital von ƒ 6,000,000.— auf ƒ 12,000,000.— zu bringen; die neuen Actien werden vorläufig jedoch noch nicht ausgegeben. Die Amsterdamsche Bank gab im November ƒ 2,000,000.— neue Actien aus,

bei welcher Emission die alten Actionäre auf einen Teil der Ausgabe das Vorzugsrecht à 170 pCt. hatten. Was den Betrag für freie Zeichner betrifft, so konnte der Zuweisungskurs auf 180 pCt. festgesetzt werden.

Zu vermelden ist ferner die Ausgabe von fl. 500,000.— Actien der Provinciebank à 123 pCt. Ende Mai, eines gleichen Betrags neuer Actien der Credietvereeniging in Juni à 110 pCt., von ƒ 1,000,000.— 4 pCt. Pfandbriefe der „Nederlandsche Bankinstelling voor waarden belast met vruchtgebruik" à 100¼ pCt. in Oktober und von ƒ 500,000.— neue Actien dieser Gesellschaft à 120 pCt für die alten Inhaber und 135 pCt für freie Zeichner im December.

Im Gegensatz zu den gewöhnlichen Bankinstituten haben die Hypotheken-banken ein ganz besonders ungünstiges Jahr hinter sich. Ueber die Ursachen braucht man sich nicht in Einzelheiten zu ergehen. Die Unehrlichkeiten bei der Hollandsche Hypotheekbank und der Maatschappij voor Zekerheidstelling, zu der, um das Unglück voll zu messen, im September noch der Betrug bei der Zuid-Hollandsche Hypotheekbank kam, haben das Vertrauen der Kapitalisten stark erschüttert und während bei dem teuren Geldmarkt die Placierung von Pfandbriefen unter normalen Umständen doch schon nicht leicht gewesen wäre, ist jetzt, wo sich der Zustand durch ausserordentliche Umstände so sehr verschlimmert hat, von neuen Emissionen auf diesem Gebiet beinahe keine Rede gewesen. Nur einzelne Unternehmungen, welche ihren Geschäftskreis im Ausland haben, wussten mit gutem Erfolg an den Geldmarkt zu appellieren. So placierte die Nederlandsch Amerikaansche Land-Maatschappij im Januar ƒ 500,000.— 4 pCt Pfandbriefe à 100¼, de Holland-La Plata Hypotheekbank ƒ 500,000.— 4½ pCt Pfandbriefe à 100½ und die Nederlandsch Zuidafrikaansche Hypotheekbank im Juni ƒ 1,000,000.— 4 pCt Pfandbriefe à 99 pCt. Ferner stand im Oktober bei den Herrn van Loon & Co. die Einschreibung auf die auch im Ausland angebotenen Ausgaben von Frcs 45,000,000.— 4 pCt Pfandbriefe der Land Bank of Egypt à 90 pCt offen.

Aus der Not eine Tugend machend, haben sich verschiedene Hypothekbanken am Ende des Jahrs entschlossen, Pfandbriefe von einem höheren Rententypus auszugeben oder den Geldgebern andere Vorteile, wie Beteiligung am Gewinn, anzubieten. Dies, in Verbindung mit der verbesserten Kontrolle, welche nach den zu Tage getretenen Mängeln an verschiedenen Instituten eingeführt wurde, wie die Aufsicht von Trustgesellschaften u. dgl. wird, wie man hoffen darf, allmählig eine Rückkehr des Vertrauens des Geld anlegenden Publikums zuwege bringen, in welchem Falle auch auf diesem Gebiet aus dem Bösen noch etwas Gutes geboren werden wird.

Berichte finanzieller Institute in hiesiger Stadt.

Maatschappij voor Gemeentecrediet. In Jahr 1906 wurden **91** Anleihen mit Gemeinden und Wasserschaften geschlossen, zu einem Gesammtbetrag von *f* **1,770,679.79** gegen 69 Anleihen mit einem Betrag von *f* 918,097.— im vorhergehenden Jahr. Gewinn- uud Verlustrechnung schliesst mit einem Gewinnsaldo von *f* **116,060.41½** gegen *f* 113,788.22½ in 1905.

Kasvereeniging. Die Einnahmen in laufender Rechnung betrugen durchschnittlich *f* **138,356.40** per Monat gegen *f* 124,116.80 in 1905.

Auf Depositenrechnung wurde eingenommen:

An 1 Tag	*f* **12,135,400.—**,	gegen *f* 15,529,500.—	in 1905
„ 10 Tagen.	„ **3,627,200.—**,	„ „ 3,656,100.—	„ „
„ diversen Terminen	„ **8,808,400.—**,	„ „ 9,499,000.—	„ „
Total . . .	*f* **24,571,000.—**,	gegen *f* 28,684,600.—	in 1905

Die Discontierungen haben betragen *f* **20,829,074.**— gegen *f* 19,631,262.— in 1905.

An Rente wurde verdient *f* **403,165.99** gegen *f* 333,050.26½ in 1905; an Provision *f* **281,721.37** gegen *f* 263,762.22 in 1905.

Die Dividende über 1906 beträgt **7** pCt. oder *f* **35** per Actie, gegen 6,3 pCt., oder *f* 31.50 im Jahre vorher.

Ontvang- en Betaalkas. Am 31 December 1906 waren die à deposito einbezahlten Beträge verteilt in *f* 1,568,283.35½, deponiert mit 1 Tag Kündigung und *f* 3,171,943.66 deponiert auf längeren Termin.

An Rente wurde verdient *f* **286,164,64½** gegen *f* 228,543.33 in 1905 und an Provision *f* **134,522.94½** gegen *f* 123,931.87½ in 1905.

Die Dividende betrug über 1906 5½ pCt. gegen 4.9 pCt. über 1905.

Incasso-Bank. Ueber 1906 wurde an Rente verdient *f* **660,473.24½** gegen *f* 447,704.36 in 1905; an Provision (Incasso, Effectenkommission, Arbitrage und Emissionen und ausländische Wechsel) *f* **436,485.50** gegen *f* 395,651.16½ in 1905.

Der Reingewinn belief *f* **702,154.12** gegen *f* 586,153.44½ in 1905.

Ueber 1906 konnte eine Dividende von 8 pCt. gegen 7½ pCt. über 1905 bezahlt werden.

Amsterdamsche Liquidatiekas. Der Gesamtbetrag der Belehnungen beim Anfang des Jahrs ± *f* 9,300,000.— sank halb September auf *f* 5,500,000.— und war am 31 December 1906 *f* 7,750,000.—. Der durchschnittliche ausstehende Betrag war in 1906 ± *f* **7,300,000.**— gegen ± *f* 6,800,000.— in 1905.

Die Rentenrechnung gab ein Gewinnsaldo von *f* **185,190.68** gegen *f* 155,153.02½ in 1905.

An Kommissions- und Courtage-anteil wurde gebucht *f* **28,412.23** gegen *f* 27,068.45 über das vorige Jahr.

Die Discontorechnungen liessen einen Ueberschuss von *f* **4,268.52** gegen *f* 3,127.35 in 1905.

Registriert wurden in 1906 die Contracte über 948,000 Ballen Kaffee, 80,600 Ballen Pfeffer, 35,800 Matten Gewürznelken, 103,600 Blöcke Zinn und 517,500 Sack Zucker, mit Rotterdam 296,000 Ballen Kaffee, 62,000 Ballen Pfeffer, 23,300 Matten Gewürznelken und 48,200 Blöcke Zinn.

Geliefert wurden durch Vermittelung dieses Instituts 139,500 Ballen Kaffee, 16,600 Ballen Pfeffer, 4,200 Matten Gewürznelken, 18,300 Blöcke Banka-Zinn und 79,500 Sack Zucker.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ergab einen Gewinnsaldo von *f* **132,087.01** gegen *f* 122,596.50½ in 1905; eine Dividende ermöglichend von **5½** pCt. gegen 5¼ pCt. in 1905.

Crediet-Vereeniging. Behandelt wurden 684 Anfragen zu einem Betrag von *f* 6,235,050.—. Davon wurden 526 zu einem Betrag von *f* 4,987,650.— angenommen und 435 zu einem Betrag von *f* 4,171,250.— acceptiert.

Von dem nominal verlehnten Credit wird durch Hypothek, Bürgschaft und Unterpfand:

Ganz gedeckt	1643 Posten	ad *f* 15,588,650.—	od. 87½	pCt.
Teilweise gedeckt . . .	41 „	„ „ 1,073,250.—	„ 6	„
Während onged. blieben	147 „	„ „ 1,169,700.—	„ 6¼	„
	1831	*f* 17,831,600.—	100	pCt.

Der laufende Betrag auf die gesamten Credite war 31 December 1906 *f* 12,244,621.92

Das Verhältnis zwischen Hauptstelle und den Agentschaften ist, was nominal verliehenen Credit und Deposito's betrifft, wie folgt:

	Credit.	*Deposito.*
Hauptstelle	*f* 5,429,750.—	*f* 8,005,200.95
Agentschaften	„ 12,401,850.—	„ 10,763,597.97
Total . . .	*f* 17,831,600.—	*f* 18,768,798.92

Der durchschnittliche Betrag von Deposito am Ende jeden Monats belief *f* 2,938,333.—.

Ueber 1906 wurde 6 pCt. Dividende bezahlt.

Amsterdamsche Bank. Die Amsterdamsche Bank hatte am 31 December 1906 Teil an Syndikaten für eine Summe von *f* 1,264,574.83. In Commanditären und Actiengesellschaften hatte sie Teil für einen Betrag von *f* 389,201.— Ueber das Jahr 1906 wurde an Rente verdient *f* 568,082.67 gegen *f* 397,450.12 in 1905; an Provision *f* 373,065.71½ gegen *f* 352,406.03.

Gewinn- und Verlustrerechung weist ein Gewinnsaldo von *f* 1,050,800.30½ an.

Die Dividende betrug 11 pCt. gegen 10 pCt. in 1905.

Twentsche Bankvereeniging. B. W. Blijdenstein & Co. Im Jahr 1906 wurde ein Bruttogewinn von *f* **2,007,705.20** gegen *f* 2,056,856.95½ in 1905 gemacht.

Davon kamen von:

Provisions- und Effectenrechnung.	ƒ 745.974.44½	gegen	ƒ 832,895.84½	in 1905.
Fremde Wechsel- und Arbitrage-Rechnung. . .	„ 814,897.56	„	„ 332,840.57½	„ „
Rentenrechnung. . . .	„ 946,833.19½	„	„ 891,120.53½	„ „

Der durchschnittliche Betrag des Kapitals in Geld war in 1906 **ƒ 11,839,817.92** gegen ƒ 11,890,014.15 in 1905.

Das Jahr 1907 wurde begonnen mit 1190 Commanditären und einen Gesamtkapital (einschlieslich der Einzahlungen der leitenden Commanditäre) von ƒ 10,850,800.— in Geld und ƒ 1,339,200.— in Effecten.

Der Wert der Effecten im Belehndepôt betrug ultimo December 1906 ƒ 13,577,200.— deponiert von 269 Commanditären für einen Betrag von ƒ 3,444,550.— mit 6 Monaten Kündigung und ƒ 10,132,650.— mit einen Jahr Kündigung oder auf längeren Termin.

Als Dividende wurde ausbezahlt 7 pCt. über das in Geld und 2 pCt. über das in deponierten Effecten gelieferte Kapital.

Das Engagement der Bank für eigene Rechnung in verschiedenen Syndikaten, 24 in Anzahl, betrug am 31. December 1906 ƒ 953,471.09; der darauf einbezahlte Betrag ƒ 816,471.09.

Bei der Crediet-Vereeniging unter Verwaltung dieser Bank wurden in 1906 60 ordentliche Mitglieder, insgesamt für ƒ 1,516,600.— angenommen und 55 bestehende Credite zusammen mit ƒ 1,795,200.— erhöht, wodurch der Betrag der Teilnehmung ordentlicher Mitglieder mit ƒ 3,311,800.— zunahm.

Dagegen nahm der Betrag dieser Teilnehmung mit ƒ 1,696,400.— durch Austritt von 73 ordentlichen Mitgliederen insgesamt für ƒ 1,656,900.— und Erniedrigung der Teilnehmung von 8 ordentlichen Mitgliedern, gesamt mit ƒ 39,500.— ab.

Ueber 1906 wurde ƒ 130,888.24 Provision gemacht.

Der Reservefonds betrug ultimo December 1906 ƒ 1,339,009.75.

Der am Ende des Jahrs gegebene Credit betrug etwa 53.75 pCt. des Gesamtbetrags der Teilnehmungen.

Surinaamsche Bank. An Promessen und anderem Handelspapier war 31. December 1906 in Portefeuille ƒ 475,511.35½; durchschnittlich war in diesem Jahr in Disconto belegt ƒ 489,888.07 gegen ƒ 561,372.24 in 1905. Am 31. December standen ƒ 259,610.38 auf Hypotheken aus; die Prolongations- und Belehnungsrechnungen weisen Beträge auf von resp. ƒ 399,000.— und ƒ 17,250.—.

In Paramaribo waren Ende des Jahrs ƒ 475,511·35½ an Wechseln und Promessen in Portefeuille, in Amsterdam ƒ 279,731.71. Der Umlauf von Banknoten betrug 1. Januar 1906 ƒ 1,079,655.— und am 31. December dieses Jahrs ƒ 1,130,100.—; die höchste Ziffer dieses Jahrs war die vom 11. August mit ƒ 1,134,900.—, die niedrigste ƒ 991,960.— am 2. Juni. Durchschnittlich war der Betrag ƒ 1,070,020.— gegen ƒ 1,030,040.— in 1905.

Das in Paramaribo und hier gemachte Interesse belief ƒ 88,645.59½. An Wechsel-agio's, Kommission u.s.w. wurde verdient ƒ 40,432,54. Ueber das abgelaufene Jahr konnte den Actionären eine Dividende von 5 pCt., wie in 1905, bezahlt werden.

Hypothekbanken. Von den durch die in Amsterdam ansässigen Hypothekbanken ausgegebenen Pfandbriefen (wobei wir auch in diesem Jahr die Hollandsche Hypotheekbank nicht mitgerechnet haben) waren am 31. December 1906 in Umlauf Pfandbriefe bis zu folgenden Beträgen:

Nationale Hypotheekbank	ƒ 33,922,100.—
Amsterdamsche „	„ 19,968,300.—
Algemeene „	„ 15,448,700.—
Hypotheekbank voor Nederland	„ 14,599,500.—
Bataafsche Hypotheekbank	„ 9,570,400.—
Nieuwe Nederl. Hypotheekbank, (früher genannt Nederlandsche en Javasche Hypotheekbank)	„ 1,988,500.—
Intercommunale „	„ 1,725,000.—
Hypotheekbrief- en Scheepsverband-Maatschappij	„ 149.800.—
Total	ƒ 97,372,300.—

Der Totalbetrag der in Umlauf befindlichen Pfandbriefe war am 31. December 1905 bei den genannten Hypothekbanken ƒ 97,372,300.—.

Die amsterdamer Schiffsverband Banken hatten am 31. December 1906 in Umlauf Pfandbriefe zu den folgenden Beträgen:

Hollandsche Scheepsverband-Maatschappij . . .	ƒ 2,737,000.—
Amsterdamsche Scheepsverband-Bank	„ 1,640,400.—
Nationaal Scheepsverband.	„ 1,021,900.—
Total. . .	ƒ 5,399,300.—

gegen ƒ 4,424,100.— am 31. December 1905.

DATUM	Inl. Wechsel, Promessen u. s. w. in Disconto.	Papier auf das Ausland in Disconto und in eigenem Portefeuille	Belehnungen	Vorschüsse an den Staat	Münzen u. Münzmaterial		Effekten (angelegter Reservefonds und Anlage von 1/5 des Kapitals)
					Gold	Silber	
6 Jan. ƒ	61,329,633	23,400,210	65,709,863	13,394,159	79,217.648	73,179,348	9,118,093
13 „ „	61,300,141	23,576,140	64,733,321	13,697,055	79,262,398	72,346.582	9,118,093
20 „ „	59,190,552	23,268,526	62,447,605	9,649,500	79.270,478	73,040,701	9,118,093
27 „ „	55,656,472	23.784,304	60,754,728	10,322,543	79,277,838	73,454.317	9,117,527
3 Febr. „	55,616,544	23,820.288	61,011,630	8,877,454	79,283,788	73,263,087	9,112,527
10 „ „	54,053,824	23,764,100	57,902,828	9,452,050	79.275,320	72,203,214	9,112.527
17 „ „	50,938,482	23,931,329	56,281,070	10,055,737	79,281.450	73,765,110	9,112,527
24 „ „	49,743,863	24,228,321	56,886,403	11,316,789	76,669,346	73,201,978	9,112,527
3 März „	53,087,902	24.055,851	57,262,874	13,486,964	76,533,360	72,967.120	9,112,527
10 „ „	54,376,927	23,958,659	57,620,913	11,138.967	72,632,180	72,967,830	9,112.527
17 „ „	53,789,765	24,012,300	58,146,841	11,947,745	72,639,532	72,406,048	9,112,527
24 „ „	53,137,497	23,770,756	57,712,945	12,049,085	72,648,818	72,546,625	9,112,527
31 „ „	56,062,135	23,804,289	60,421,883	13,764,063	72,638,908	72,331,295	9,112,527
7 April „	57,545,611	23,629,723	60,034,192	13,752,710	72,637,887	71,342,234	9,107,527
14 „ „	58,463,945	23,436,423	59,903,448	13,465,965	72,636,607	70,688,230	9,107,527
21 „ „	59,399,393	23,998,192	63,607,276	13,596,407	65,631,350	71,080.298	9,107,527
28 „ „	66,743,640	22,510,840	71,698,248	11,271,393	61.202,137	71,074,396	9,107,527
5 Mai „	81,919,546	15,281,491	71,171,254	8,582,061	66,196,059	70,138,031	9,104,957
12 „ „	78,168,529	15,260,706	73,331,571	10,133,755	66,206,539	68,821,876	9,104,957
19 „ „	72,855,278	15,390.543	71,994,725	6,215,636	66,255,499	69,240 128	9,036,067
26 „ „	68,419,796	13,102,495	71,302,713	6,063,029	66,268,489	69,249,032	9,114,617
2 Juni „	63,459,912	11,825,141	70,480,160	8,218,626	66,265,719	69,044,195	9,114,617
9 „ „	58,814,831	10,596,196	69,954,339	10,163,342	66,262.419	69,083,967	9,114,617
16 „ „	57,162,798	10,343,549	68,548,244	9,471,826	66,273,352	69,812,423	9,114 617
23 „ „	56,255,453	10,292,070	67,357,654	8,509,712	66,272.756	70,129,615	9,114,617
30 „ „	58,461,331	11,860,020	72,051.502	13,707,577	66,248,556	69.776.175	9,114,617
17 Juli „	65,269.082	12,285,785	68,995,620	13,502,592	66,244,340	69,123,218	9,114,617
4 „ „	63,224,554	11,482,310	67,330,196	13,385,454	66,246,530	69,051,703	9,086,410
21 „ „	61,776,110	11,832,884	66,516,520	9,137,310	66,255,810	69,471.588	9,087,390
28 „ „	61,884,103	12,752,991	64,531,603	8,914,890	66,206.820	69,448,056	9,087,390
4 Aug. „	58,977,027	12,650,635	64,450,048	13.774,159	66,208,730	68,893,792	9,087,390
11 „ „	57,650,638	12,834,522	61,904.702	13,422,419	66,228,393	68,737,288	9,087,390
18 „ „	55,877,160	12,797,243	62,203,158	12,296.786	66,261,499	68,866,958	9,087,390
25 „ „	56.206,897	12,671,123	61,204,110	11,383,805	66.271,269	68,917,547	9,087,390
1 Sept. „	61,309,159	11,739,554	66,558,131	11,673,686	66,336,292	68,334,144	9,073,390
8 „ „	63,296,512	12,280,837	61,630,948	13,214,249	66,338,462	67,925,610	9,073,390
15 „ „	64,926.853	12,680,786	65,191.233	10,285,732	66,341,332	67,943,926	9.073,390
22 „ „	63,726,202	12,245,866	63,817,420	9,859,814	66,355,032	68,136,179	9,073,390
29 „ „	65,776,532	12,291,756	67,248,710	14,128,189	66,346,963	67,729,437	9,123,452
6 Oct. „	70,104,531	11,767,154	68,416,183	14,201,723	66,347,703	66,768,244	9,114,452
13 „ „	76,588,218	11,770,930	69,409,286	13,635,692	66,364,223	66,566,674	9.114,452
20 „ „	73,365,946	11,381,937	69,411,581	13,416,085	66.363,683	66,738,457	9,114.452
27 „ „	73,803,376	10.964,022	69,769,783	12,746,815	66,375,183	66,875.292	9.114,452
3 Nov. „	74,205,130	11.101,240	80,374,883	12,383,795	66.374,743	66,482.363	9,108,452
10 „ „	71,387,137	10,773,891	77.087.777	12,327,755	66,385,163	66.548,594	9,108,452
17 „ „	67,876,318	10,331,880	76.181,246	10,540,942	66,367,575	67.289.473	9,108,452
24 „ „	66.130,707	9,516,335	74,750,956	8,395,188	66,378,075	67,718,079	9,108,452
1 Dec. „	66,737,804	8,503,214	76,739,631	10,193,791	66,378,045	67,859,949	9,101,452
8 „ „	65,845.625	9,094,129	72,503,835	5,720,879	66,390,334	68,080.179	9,101,452
15 „ „	64.599,707	8,243,211	74,467.302	4.825.274	66,430,125	68,697,137	9,101,452
22 „ „	64,626.278	7,249,873	74.535,540	4,714,216	66,432,545	69,070,312	9,101,452
29 „ „	65,287,289	6,844,401	78,557,485	5,773,660	66,438.483	69,184,404	9,101,452

ländischen Bank in 1906.

Gebäude und Möbel	Diverse Rech-nungen.	Kapital	Reserve fonds	Bank-noten in Umlauf	Bank-assignation. in Umlauf	Conto-Corrente Saldo's	Diverse Rechnungen	Verfügbarer Metallsaldo
918,000	2,377,028	20,000,000	5,197,202	291,967,965	1,523,377	6,512,038	3,443,400	32,306,937
"	2,151,081	"	"	289,272,890	2,092,211	6,987,719	3,552,788	32,179,145
"	2,135,459	"	"	283,197,280	1,903,920	4,989,421	3,751,091	36,186,223
"	1,723,945	"	"	279,192,960	1,332,259	5,445,580	3,841,672	38,255,128
"	2,134,523	"	"	279,806,660	1,785,840	3,266,270	3,982,369	38,514,859
"	1,779,524	"	"	274,302,080	1,647,359	4,253,690	4,061,056	40,308,636
"	1,874,624	"	"	271,049,390	1,455,095	4,326,627	4,130,015	42,225,468
"	1,398,240	"	"	267,467,635	1,416,429	5,194 011	4,191,190	40,159,122
"	1,976,247	"	"	273,170,155	1,954,376	4,751,847	4,327,266	37,478,674
"	1,739,052	"	"	270,498,940	1,777,038	2,589,936	4,401,940	35,607,026
"	1,775,392	"	"	269,166,555	1,592,592	4,311,778	4,480,024	34,970,400
"	2,016,772	"	"	267,596,085	1,731,142	4,827,257	4,561,341	33,485,783
"	2,314,651	"	"	276,525,505	2,309,396	2,672,169	4,663,479	32,319,617
"	2,152,937	"	"	275,911,690	1,591,273	3,618,428	4,802,228	31,483,417
"	3,013,521	"	"	276,533,455	1,298,291	3,682,856	4,921,864	30,670,849
"	2,364,298	"	"	273,881,660	1,572,458	4,022,953	5,028,469	24,917,086
"	2,319,800	"	"	280,099,570	3,130,856	3,282,622	5,135,731	17,695,817
"	3,806,001	"	"	291,500,070	2,560,860	8,524,982	5,334,284	15,323,416
"	3,358,352	"	"	283,982,220	1,841,939	8,876,698	5,406.226	17,171,764
888,000	1,668,996	"	5,128,312	274,775,260	1,889,574	10,880,873	870,854	20,470,196
"	1,595,763	"	"	268,059,205	1,808,153	10,096,834	911,431	23,524.696
"	1.701,514	"	"	265,364,165	1,719,464	7,800,279	985,665	25,349,202
"	2,888,226	"	"	261,627,230	1,549,151	8,417,266	1,043,977	26,701,778
"	3,325,413	"	"	257,472,735	1,649,292	9,558,365	1,131,519	28,606,407
"	3,342,723	"	"	256,808,980	1,838,338	7,179,339	1,207,632	30,064,373
"	2,065,369	"	"	269,037,075	2,687,360	5,973,551	1,346,838	24,938,211
"	1,696,294	"	"	271,601,085	1,675,350	7,153,744	1,511,057	23,188 067
"	2,162,032	"	"	270,811,280	1,564,055	3,665,801	1,689,740	24,874,318
"	1,789,409	"	"	264,895,040	994,779	3,921,390	1,815,499	27,795,454
"	858,004	"	"	260,816,630	2.064,877	4,104,897	1,957,141	28,852,854
"	1,367,128	"	"	263,115,640	1,984,491	3,890,893	2,177,571	27.498,652
"	1,180,595	"	"	259,539,610	1,208,471	3,759,034	2,298,569	29,155,512
"	1,176,267	"	"	256,406,945	1,055,354	4,479,284	2,384,565	30,344,463
"	1,017,740	"	"	255,154,960	1,269,139	3,629,976	2,465,494	31,159,826
"	2,260,840	"	"	264,839,620	2,156,600	3,450,189	2,598,474	26,484,405
"	1,553,974	"	"	261,986,660	1,196,332	5,159,271	2,731,407	26,919,700
"	1,244,100	"	"	265,858,090	1,353,824	3,397,515	2,837,630	26,034,019
"	1,529,870	"	"	262.566,625	1,416,459	3,597,307	2,923.068	27,451.588
"	1,798,133	"	"	271,267,100	1,961.108	3,941,963	3,032,691	23,200,844
"	2,248,650	"	"	275,502,790	1,246,903	4,721,375	3,257,260	20,520,032
"	2,210,335	"	"	280,178,260	1,306,629	6,523.157	3.420,451	17,720,191
"	2,714,543	"	"	277,110,425	1,678,551	5,949,325	3,528,071	19,109,332
"	3,191,308	"	"	278,148,705	1,925,642	4,862,087	3,661,483	19,268,413
"	3,260,558	"	"	288,659,805	2,697,205	3,787,750	3,906,092	14,791,719
"	3,386,019	"	"	281,109,860	1.540,958	6,055,660	4,057,996	17,443,678
"	3,886,284	"	"	275,878,180	1,709,148	5,594,197	4,160,333	20,376,949
"	4,710,181	"	"	270,949,070	1,364,961	5,903,008	4,250,622	20 801,849
"	5,740,585	"	"	274,859,570	1,661,286	6,083,925	4,409,379	21,188.593
"	5,276,984	"	"	267,369.575	1,749,900	4,122,448	4,531,185	25.166,256
"	6,188,005	"	"	267,149,055	1,780,132	4,740,509	4,637,207	25,651.894
"	7,575,332	"	"	266,738,915	1,924,647	5,628,857	4,752,816	25.770,399
"	8,469,981	"	"	271,291,065	2,382,604	6.869,875	4,873,251	23,397,931

Niederländische Bank. Die Ziffer der Discontierungen (inländische Wechsel) betrug 31. December 1906 ƒ **66,413,069**.— Die höchste Ziffer war ƒ 81,919,546.— am 5. Mai 1906, die niedrigste Ziffer ƒ 49,223,023.— am 27. Februar 1906.

Im vorigen Jahr fiel die höchste Ziffer ƒ 69,720,802.— auf 9. November 1905; die niedrigste ƒ 35,665,924.— auf 25. August 1905.

Die Ziffer des ausländischen Wechselportefeuille's war am 31. December 1906 ƒ **6,055,463**.—. Die höchste Ziffer ƒ **24,228,321**.— am 24. Februar 1906; die niedrigste ƒ 5,664,452.— am 5. December 1906.

Die Ziffer der Belehnungen war am 31. December 1906 ƒ **70,831,850**.— gegen ƒ 59.246.980.— am 31. December 1905. Die höchste Ziffer war ƒ 71,451,050.— am 29. December 1906, gegen ƒ 59,246,980.— am 31. December 1905. Die niedrigste Ziffer war ƒ 51,895,140.— am 5 März 1906 gegen ƒ 38,609,750.— am 1. April 1905.

Der Rentestand wurde in 1906 dreimal verändert.

	War am 1 Jan. 1906.	Wurde am 28 April 1906.	Wurde am 4 Mai 1906.	Wurde am 11 Oct. 1906.
Wechseldisconto	3	3½	4½	5
Promessendisconto	3½	4	5	5½
Belehnung auf inländische Effecten	3	4	4½	5
Belehnung auf ausländische Effecten	3½	4½	5	5½
Belehnung auf Güter	3	4	4½	5
Kurze Belehnungen	4	5	5½	6
Vorschüsse in Conto-Courant	4	5	5½	6
Münzbelehnungen	1	1	1	1

Der Vorrat Münzmaterial (nur Gold) betrug am 1. Januar 1906 ƒ **54,188,048**.—. Die höchste Ziffer kam am 1. März 1906 mit demselben Betrag vor; die niedrigste Ziffer am 2. Mai 1906 ƒ 36,035,267. Am 31. December 1906 betrug der Vorrat ƒ 36,178,345.—.

Der Vorrat Zehnguldenstücke betrug am 31 December 1906 ƒ **30,248,510**.—. gegen ƒ 25,070,160.— zu derselben Zeit im vorigen Jahr.

Wechsel, Edle Metalle und Geldmaerkte in 1906.

Lag der Ursprung des Wechselhandels in früheren Jahren grossenteils im Fondshandel mit dem Ausland, so fand er in diesem Jahr seine Veranlassung hauptsächlich in den Geldbewegungen der verschiedenen Banken und americanischer Eisenbahngesellschaften, wie auch der deutschen Industrie, die sämtlich durch fortwährenden Geldbedarf den Discontomarkt in aufsteigender Richtung beeinflussten.

Für die allgemeine Erhöhung der Geldkurse darf als Ursache die durch Belebung der Industrie verursachte Festlegung von Millionen in Grundstoffen und der erhöhte Betrag an ausbezahlten Löhnen angenommen werden, also Ausgaben, die vorderhand noch nicht zu ihrem Recht kommen können, aber später mehr als wahrscheinlich, durch Exploitierung, das gewünschte Ziel erreichen können.

Die verschiedenen nordamerikanischen Eisenbahngesellschaften gaben dieses Jahr grosse Beträge Noten von kürzerer oder längerer Umlaufszeit aus; ferner kamen ansehnliche Posten americanische „Finanzwechsel" auf alle ansehnlichen Handelsplätze der Welt, wodurch der Geldkurs sich stets in steigender Richtung bewegte. Ebenso war eine der Ursachen die Emission der grossen russischen Anleihe im April und von Schatzscheinen desselben Staates; die Wechselkurse wurden durch diese russischen Anleihen nicht merkbar beeinflusst, da die Regierung nach ihrer alten Gewohnheit grosse Beträge bei ihren auswärtigen Bankiers zur Bezahlung von Coupons und einlösbarer Stücke stehen liess.

Die Discontokurse bewegten sich folgendermassen:

London, angefangen mit 4 pCt., Beginn April erniedrigt auf 3½ pCt., durch Entziehung von £ 2,000,000.— Gold für Egypten am 11. Oktober erhöht auf 5 pCt., und durch Entziehung von £ 1,000,000.— Gold für Brasilien im Zusammenhang mit Kaffeevalorisation am 10. November erhöht auf 6 pCt., um so zu schliessen.

Berlin, angefangen mit 6 pCt., Mitte Januar herabgesetzt auf 5 pCt., 23. Mai herabgesetzt auf 4½ pCt., 18. September

erhöht auf 5 pCt., 10. Oktober erhöht auf 6 pCt., Mitte December erhöht auf 7 pCt., um so zu schlissen.

Paris hielt das ganze Jahr seinen Disconto von 3 pCt., auf dem es schon im Mai 1900 stand, fest.

Unsere Bank, angefangen mit 3 pCt., erhöhte 28. April auf $3\frac{1}{2}$ pCt., am 4. Mai aufs Neue erhöht mit einem vollen Procent auf $4\frac{1}{2}$ pCt., am 11. Oktober erhöht auf 5 pCt., um so zu schliessen.

Die erste Erhöhung des Discontos durch die Niederländische Bank wurde veranlasst durch Verminderung ihres Portefeuilles „Wechsel auf das Ausland" und durch Entziehung von Sovereigns und Doppelkronen zu einem Betrag von *f* 18,000,000.—, wodurch ihre Münze und Münzmaterial von *f* 79,000.000.— auf *f* 61,000,000.— und ihr verfügbarer Metallsaldo von *f* 38,000,000.— auf *f* 17,000,000.— sank. Durch Zurückkehr von *f* 5,000,000.— Zehnguldenstücken aus Ostindien stieg der Vorrat Münze und Münzmaterial auf *f* 66,000,000.— und stieg das verfügbare Metallsaldo, auch in Zusammenhang damit, allmählig auf *f* 23,000,000.—.

Unsere Bank hielt auch in diesem Jahre an ihrem hinsichtlich der „Finanzwechsel", welche jedoch in Londen und Paris zu Preisen über Bankdisconto von Zeit zu Zeit placiert wurden, eigenommenen Standpunkt fest.

Weiteres Steigen des Bankdisconto's wurde verhütet, weil die französische Bank grosse Beträge englische Bankwechsel „en pension" nahm und dafür vorläufig Gold an die englische Bank abtrat.

Silber stieg durch Ankäufe, hauptsächlich für Nordamerica von $30\frac{1}{4}$ d. auf $32\frac{9}{16}$ d., um auf ca. 32 d. zu schliessen, ein Verhältnis zu Gold, wie 1 : $29\frac{1}{2}$. Der niedrigste Preis dieses Metalls war in November 1902 $21\frac{11}{16}$ d.

Fast alle Transaktionen in Wechseln wurden mit Chèques und Ausbezahlungen auf London, Paris, Deutschland und Belgien abgemacht. Ferner fand ein täglicher Handel in Sichtwechseln Petersburg und in Sichtwechseln und telegraphischen Ausbezahlungen New-York statt. Sicht Italien

bewegte sich ungefähr auf gleichem Preis mit Paris. Rusland variierte von 126 bis 128. Sicht America von 2.47 bis 2.49½; telegraphische Ausbezahlungen New-York von 2.48 bis 2.50½; Spanien stieg von 38 Cent per Peseta auf etwa 44 als Schlusspreis.

Der Privatdisconto betrug hier durcheinander nur ¼ pct. unter Bankdisconto; in Londen war er einige Male ½ à 1 pct. unter Bankdisconto, jedoch vielfach nicht unter Bankpreis zu placieren; in Paris war er, im Anfang des Jahrs ½ à 1 pct. unter Bankdisconto, bewegte sich später nicht unter Bankpreis.] In Deutschland war vielfach grosse Abweichung zwischen Bank- und Privatdisconto zu bemerken, da die Reichsbank genötigt war, ihren Disconto in Verband mit ihrem Notenumlauf und Goldvorrat, auf hohem Niveau zu halten, während Privatdisconto vielfach 1 à 1½ pct. unter Bankpreis zu bekommen war.

Der durchschnittliche Prolongationskurs war 4.24 pct. gegen 2.73 pct. im vorigen Jahr.

Anwesend bei der niederl. Bank (in Millionen Gulden):

	Goldenes Münzmaterial.	Zehngulden stücke.	Silber.	Inländ. Wechselport.	Ausländ. Wechselport.
Am 30 Dec. 1905	54	25	73	58	23½
„ 29 „ 1906	36	30	69	65	7
	— 18	+ 5	— 4	+ 7	— 16½

Der Vorschuss der niederländischen Bank an die Regierung betrug am 31. December 1906 etwa ƒ 6,000,000.—, wogegen ƒ 18,000,000.— Schatzscheine als Unterpfand gegeben wurden.

Schatzscheinpromessen waren an diesem Datum nicht in Umlauf.

Höchster und niedrigster Wechselkurs.

1906			Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli
London	ch.	H.	12,11½	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,10½
		N.	12,07½	12,11	12,13½	12,13½	12,12½	12,11	12,09
	2/m.	H.	12,01½	12,04	12,04	12,06	12,05½	12,04	12,02
		N.	11,97½	12,01	12,03½	12,03½	12,02½	12,02½	12,01
Paris	ch.	H.	48,21½	48,27½	48,30	48,36½	48,25	48,20	48,16¼
		N.	48,07½	48,18¾	48,27½	48,23¾	48,16¼	48,13¾	48,06¼
	2/m.	H.	47,86¼	47,93¾	48,—	48,—	47,92½	47,90	47,85
		N.	47,77½	47,85	47,93¾	47,92½	47,85	47,82½	47,72½
Deutschland . .	ch.	H.	59,15	59,22½	59,27½	59,27½	59,22½	59,20	59,15
		N.	59,07½	59,10	59,20	59,21¼	59,07½	59,11¼	59,03¾
	3/m.	H.	58,15	58,22½	58,27½	58,31¼	58,40	58,42½	58,35
		N.	58,10	58,10	58,20	58,27½	58,17½	58,32½	58,27½
Petersburg . .	3/m.	H.	123½	123½	123½	123½	123½	124¾	124¼
		N.	122½	122½	—	—	—	123½	123½
Wien	3/m.	H.	49⅝	49¾	49¾	49 13/16	49⅞	49⅞	49 11/16
		N.	49 9/16	49⅝	—	49¾	49¾	49 11/16	—
Prolongation . .		H.	3½	3,—	3,—	4¾	5,—	5¼	5½
		N.	2,—	2,—	1¾	2	3,—	3½	4,—

1906			August	Septemb.	October	November	December	Ganzes Jahr.
London	ch.	H.	12,09	12,10	12,13½	12,13	12,12	12,14
		N.	12,08	12,09	12,08½	12,11½	12,11	12,07½
	2/m.	H.	12,02	12,01	11,99	11,99	11,98½	12,06
		N.	12,—	11,99	11,97½	11,97½	11,97½	11,97½
Paris	ch.	H.	48,03¾	48,05	48,06¼	48,05	48,—	48,36½
		N.	47,97¾	48,02½	47,96¼	47,98¾	47,96¼	47,96¼
	2/m.	H.	47,72½	47,72½	47,71¼	47,70	47,65	48,—
		N.	47,67½	47,70	47,65	47,65	47,62½	47,62½
Deutschland . .	ch.	H.	59,07½	59,20	59,15	59,12½	59,15	59,27½
		N.	58,97½	59,08¾	59,07½	59,08¾	59,06½	58,97½
	3/m.	H	58,25	58,30	58,25	58,12½	58,12½	58,42½
		N.	58,17½	58,22½	58,15	58,10	57,97½	57,97½
Petersburg . .	3/m.	H.	124,—	124½	124¼	124½	124½	124¾
		N.	123,—	124,—	124,—	124¼	124,—	122½
Wien	3/m.	H.	49¾	49 13/16	49¾	49¾	49 9/16	49⅞
		N.	49⅝	49¾	49⅝	49½	49½	49½
Prolongation . .		H.	5,—	5½	6½	6¼	7¼	7¼
		N.	4,—	4¾	4¾	5¼	5,—	1¾

Prolongationskurs an der Börse in Amsterdam in 1906 *).

	N.	H.
2 Januar	3¼	3⅜
3 „	3⅛	
5 „	3	
6 „	2⅞	
9 „	2⅛	
10 „	2¼	
12 „	2½	
13 „	2¾	3
15 „	2⅛	
18 „	2¼	2¾
19 „	2¼	
20 „	2¼	2½
22 „	2⅛	
23 „	2⅛	
29 „	2½	2¾
30 „	2⅛	
2 Februar	2⅛	2¾
3 „	3	
5 „	2⅞	
7 „	2⅝	3
8 „	2½	2¾
9 „	2⅛	
12 „	2⅜	
13 „	2½	2¾
15 „	2⅛	
16 „	2¼	2½
19 „	2½	2¾
20 „	2½	
23 „	2¼	2½
24 „	2	2½
26 „	2½	2¾
1 März	2⅛	
3 „	2¼	
5 „	2¼	2½
6 „	2¼	
7 „	2	2¼
8 „	2¼	
10 „	2	2½
12 „	2¼	2½
13 „	2½	3
14 „	3	
15 „	3	3¼
16 „	2¾	
17 „	2½	
20 „	2¼	
21 „	1¾	2¼
22 „	2	2¼
23 „	2	
26 „	2⅝	2¾
28 „	2⅝	
29 „	3	
30 „	2½	3
31 „	2¾	3

	N.	H.
2 April	3¼	3¾
3 „	3½	4
4 „	2¾	3
5 „	2½	3
6 „	2¾	3
7 „	2½	2¾
9 „	3	3½
10 „	3½	4
11 „	3½	3¾
12 „	3	
17 „	2½	
18 „	2¾	3
19 „	3½	4
20 „	4¼	4½
21 „	3¾	4
23 „	4	4¼
25 „	4	
26 „	4	4¼
27 „	4¼	
28 „	4½	5
1 Mai	4½	
2 „	4½	5
3 „	5	
5 „	5	5½
7 „	4¼	4½
8 „	3¾	
9 „	3½	3¾
11 „	3½	
12 „	3¼	3¾
14 „	3½	
15 „	3¼	3¾
16 „	3½	3¾
17 „	3¼	3¾
18 „	3¼	3½
19 „	3½	
25 „	3¾	
28 „	3½	3¾
29 „	3¼	3½
30 „	3½	3¾
31 „	3¾	
5 Juni	3⅞	4
6 „	4	4½
7 „	4½	
8 „	5	
9 „	4½	4¾
11 „	4	4½
12 „	4	
13 „	3¾	4
14 „	3¾	
15 „	3½	3¾
18 „	4	4½
19 „	4¾	

	N.	H.
20 Juni	4¾	5
21 „	5¼	5½
22 „	5	
25 „	4½	5
26 „	5½	
27 „	5½	6
28 „	5	
29 „	5½	
30 „	5	5½
2 Juli	4½	
3 „	4½	4¾
4 „	4¼	
5 „	4	5
6 „	4½	5
9 „	4¼	
10 „	3¾	4
11 „	4	4¼
12 „	4¼	
13 „	4	
16 „	4	4½
17 „	4¼	4½
18 „	3¾	4
19 „	4	4¼
20 „	4½	4¾
23 „	4¾	5
24 „	4½	
25 „	5	5¼
26 „	4¾	5¼
27 „	5	5½
31 „	5½	5¾
1 August	4½	5
2 „	5	
3 „	4½	5
7 „	4½	
8 „	4	
9 „	4¼	4¾
10 „	4½	
15 „	4¼	4½
16 „	4½	
21 „	4¼	
23 „	4¼	4¾
24 „	4½	5
27 „	4¾	5
28 „	5	
29 „	4¾	5
30 „	4½	5
3 September	5	
4 „	4¾	5¼
5 „	5	
8 „	5	5¼
12 „	5	

*) An den Tagen, welche nicht vermeldet sind, wurde der Kurs nicht geändert

	N.	H.		N.	H.		N.	H.
13 September.	4¾	5	18 October. .	4½	4¾	22 November.	5½	5¾
14 ″ .	4¾		19 ″ . .	4¾	5	26 ″ .	5½	
15 ″ .	4¾	5	22 ″ . .	5	5¼	27 ″ .	5¾	6
17 ″ .	4¾		23 ″ . .	5½		28 ″ .	6	
20 ″ .	4½	4¾	24 ″ . .	5¼	5½	30 ″ .	5½	
21 ″ .	4¼	4½	25 ″ . .	5½				
22 ″ .	4	4½	26 ″ . .	5½	6	4 December.	5½	5¾
24 ″ .	4½	4¾	27 ″ . .	5¾	6¼	5 ″ .	5¾	6
25 ″ .	4¾	5	29 ″ . .	6	6½	7 ″ .	5¾	
26 ″ .	5		30 ″ . .	5¾	6¼	8 ″ .	6	6¼
27 ″ .	5	5½	31 ″ . .	5½	6	10 ″ .	5¾	6
28 ″ .	5½					11 ″ .	5¾	
29 ″ .	5¼	5½	1 November.	5¾	6	12 ″ .	5¾	6
			2 ″ .	5¾	6¼	13 ″ .	5½	6
1 October. .	5½		3 ″ .	5¾	6	14 ″ .	6	
2 ″ . .	5½	5¾	5 ″ .	5¾		15 ″ .	5¾	6
3 ″ . .	5¾		6 ″ .	5¾	6	17 ″ .	6½	
4 ″ . .	5	5¼	7 ″ .	5¾		19 ″ .	6¾	7
5 ″ . .	5	5½	8 ″ .	6		20 ″ .	6½	
6 ″ . .	5¼	5½	9 ″ .	5¾	6¼	21 ″ .	6½	7
8 ″ . .	5½	5¾	10 ″ .	5¾		22 ″ .	6	6½
9 ″ . .	5¼	5½	12 ″ .	5½	5¾	27 ″ .	7	7¼
10 ″ . .	5½	5¾	13 ″ .	5¼	5½	28 ″ .	6¾	7
11 ″ . .	5½		16 ″ .	5¾		29 ″ .	6½	6¾
13 ″ . .	4½	5	17 ″ .	5¼	5½	31 ″ .	6	
15 ″ . .	4¾		19 ″ .	5¾				
16 ″ . .	4¾	5	21 ″ .	5¼	5½			

SECHSTES KAPITEL.

EISENBAHN- UND STRASSENBAHNVERKEHR.

VI. EISENBAHN- UND STRASSENBAHN-VERKEHR.

In den folgenden Tabellen findet man die uns von den Eisenbahngesellschaften gegebenen Ziffern über den monatlichen Gütertransport von und nach Amsterdam.

Bei den angeführten Gütern sehen wir eine Zunahme der Quantität Stückgüter und Wagenladungen, ausser, was die holländische Bahn betrift, bei Steinkohlen und Briquetten, was jedoch durch eine ansehnliche Zunahme des Cokestransports teilweise compensiert wurde.

Wie wir aus anderweitigen Quellen gehört haben, fühlte man bei der Anfuhr deutscher Steinkohlen in 1906 noch die Folgen des grosses Ausstandes, durch welchen die an den Bergwerken vorhandenen Vorräte abnahmen, wesshalb die geregelte Ablieferung der bestellten Steinkohlen verhindert wurde, so dass selbst zum Ersatz der aus Deutschland bestellten Steinkohlen solche aus England angeführt werden mussten.

Von den angeführten Cokes wurde nahezu der ganze Betrag in Seeschiffe zu weiterem Transport nach mittelländischen Meer- und Ostseehäfen übergeladen.

Der grosse Kohlentip verarbeitete 29,400 Tonnen Cokes.

Auch bei den von Amsterdam versandten Gütern ist im Allgemeinen eine Zunahme zu bemerken.

Was über die geringere Anfuhr deutscher Steinkohle bemerkt wurde, wird durch die Vermehrung der von Amsterdam per Eisenbahn transportierten Steinkohlen bestätigt.

Der Erztransport scheint für den Eisenbahntransport nahezu ganz verloren zu sein.

Ueber die Beförderung von Reisenden bekamen wir von

der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen keine Angabe; die kleine Tabelle der holländischen Eisenbahn zeigt, dass die Personenbeförderung fortfährt, sich regelmässig zu entwickeln; im Ganzen gingen von Amsterdam weg und kamen da an 3,772,760 Reisende. Bemerkenswert ist der stets zunehmende Gebrauch, welcher von der Station Muiderpoort gemacht wird.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Transport von und nach Amsterdam.

1. Vergleichende Totalziffern.

JAHRE.	Angeführt in Amsterdam		Versandt von Amsterdam		TOTAL Transportiert
	Stückgüter Tonnen	Wagenladung Tonnen	Stückgüter Tonnen	Wagenladung Tonnen	Tonnen
1893	18,196	506,140	18,942	149,960	693,238
1894	19,196	482,877	23,851	214.553	740,477
1895	27,760	504,062	24,968	206,827	763,617
1896	26.251	464,347	27,124	228,736	746,458
1897	28,705	387,664	31,030	399,024	846,423
1898	27,801	481,621	28,808	392,109	930,389
1899	28.765	529,400	31,287	515,106	1104,558
1900	27,090	568,841	29,262	459,972	1085,165
1901	26,957	576,173	31,502	363,113	997,745
1902	26,444	659,179	25,699	259,299	970,621
1903	25,341	682,758	27,665	138,948	874,712
1904	27,364	694,708	21,105	255,144	998,321
1905	27,254	615,009	20,110	180,744	843,117
1906	**30,739**	**617,650**	**27,949**	**251,970**	**928,308**

2. Monatsziffern für das Jahr 1906.

1906 Monate	Angeführt in Amsterdam		Versandt von Amsterdam		TOTAL Transportiert
	Stückgüter Tonnen	Wagenladung Tonnen	Stückgüter Tonnen	Wagenladung Tonnen	Tonnen
Januar	2,243	54,008	2,309	19,323	77,883
Februar ...	2,137	41,717	2,211	19,319	65,384
März	2,499	67,281	2,385	20,175	92,340
April	2,187	54,586	2,026	17,374	76,173
Mai	2,426	50,423	2,490	19,723	75,062
Juni	2,726	45,388	2,237	14,098	64,449
Juli	2,770	45,818	2,275	16.195	67,058
August	2,605	63,042	2,390	20,453	88,490
September.	2,659	50,706	2,390	32,638	88,393
October....	2,991	49.142	2,566	28,106	82,805
November .	2,957	49,572	2,423	20,973	75,925
December..	2,539	45,967	2,247	23,593	74,346
Total **1906**.	**30,739**	**617,650**	**27,949**	**251,970**	**928,308**

Holländische Eisenbahn Gesellschaft.

Angabe der wichligsten Güter, in Amsterdam angeführt.

Art der Güter.	Quantitäten in Tonnen, angeführt während der Jahre:						
	1900	1901	1902	1903	1904	1905	**1906**
Kartoffel	7,978	6,098	5,709	9,143	8,476 $\frac{1}{3}$	7,885	**9,631**
Briquetten	70,764	71,510	78,290	65,532	69,892	44,331 $\frac{1}{2}$	**36,971**
Cement.	769	828	1,418	470	1,792	621	**308**
Chemicalien	7,146	7,058	6.619	6,806	6,605	5,406	**4,897**
Cokes	4,646	6,543	7,220	9,110	4,516	11,967	**1,120**
Schwellen.	370	56	19	248	115	78	**1,801**
Glas und Steingut . .	5,084	4.164	5,615	5,627	5.275	5,312	**6,049**
Holz, (bearcitet und unbearbeitet)	3,089	2,876	3,092	2,604	3,335	3,648	**4,214**
Blei und Zink.	558	471	703	457	344	357	**271**
Manufacturen	8,502	8,340	8,569	8,485	8,877	10,270	**9,382**
Papier	4,853	4,468	3,680	4.403	4.470	4,049	**3,959**
Schienen	3,980	6,539	7,906	9,746	15,398	13,085	**6,352**
Zusamenladung	6,643	9,306	8,237	7,514	6,040	6,878	**12,249**
Stahl, Eisen, Kupferdraht	3,649	3,583	4.090	3.932	3,605	3,315	**3,807**
Steinkohlen.	352,838	352,100	417,987	466,158 $\frac{1}{3}$	434,461	452,373	**423,137**
Zucker.	5,209	4,240	825	215	410	554	**236**
Eisen	41,507	46,294	63,382	61,256	55,340	57,147	**61,188**

Angabe der wichtigsten Güter versandt *von Amsterdam.*

Art der Güter.	Quantitäten in Tonnen, versandt während der Jahre:						
	1900	1901	1902	1903	1904	1905	**1906**
Fäcalien und Düngerstoffe	3,619	3,661	6,429	5,112	5,545	3,860 $\frac{1}{4}$	**5,048**
Bier.	4,641	5,654	5,192	4,603	6,088	6,369	**6,791**
Chemicalien.	561	483	848	910	2,197	4,121 $\frac{1}{4}$	**3,874**
Schwellen.	347	1,884	1,821	3,921	3,291	1,322	**1,874**
Erz	250,989	220,413	102,568	11,171	62,224	842	**4,462**
Garne	1,140	1,108	1,033	753	4,909	1,304	**1,209**
Getreide und Abfall . .	6,831	8,077	5,831	4,910	6,971	4,603	**5,596**
Gemüse	146	251	42	83	402	286	**1,002**
Holz (bearb. und nicht.)	4.568	8.811	13,316	9,755	14,012	9,892	**14,431**
Käse.	5,962	5,865	5.979	5,198	5,076	5,544	**8,135**
Baumwolle	2,184	640	1,733	933	661	521	**30,851**
Kaffee	642	856	1,259	938	785	681	**834**
Kupfer, Blech, Eisen, Stahl	8,521	8,762	11,468	14,130	19,174	9,315	**17,951**
Korinthen und Rosinen.	926	1,132	1,071	1,010	638	905	**642**
Marmor	3,392	4,686	2,704	2,048	1,302	2,042	**4,484**
Mehl	5,241	6,255	6,129	5,580	4,422	3,078	**4,562**
Oele.	16,963	16,665	17,134	16,320	20,084	21,642	**24,151**
Reis und Reismehl. . .	1,980	2,367	2,367	1,857	1,631	1,057	**1,130**
Stein	4,382	4,746	10,395	1,540	2,885	3,542	**12,967**
Steinkohlen u. Briquetten	78.689	33.281	30,923	36,704 $\frac{1}{4}$	40,626	36,386	**80,316**
Zucker.	1,898	2,674	1,821	1,360	1,166	968	**1,067**
Tabak	2,056	4,105	2.925	2,578	3,338	2,922 $\frac{1}{4}$	**3,293**
Teer und Pech	35,588	15,806	19,175	9,334	6,097	1,058	**1,261**
Früchte	4.664	5,593	5,239	3,661	4,746	4,813	**5,427**

Holländische Eisenbahngesellschaft.

ANGABE betreffend Beförderung von Reisenden in Amsterdam, während des Jahrs 1906.

STATIONEN.	Einfache Reise.			Hin und zurück.			TOTAL.
	1e Klasse.	2e Klasse.	3e Klasse.	1e Klasse.	2e Klasse.	3e Klasse.	
Abgereist von:							
Amsterdam C.S. L.V...	42,420	165,007	445,882	77,772	244,708	803,742	1,779,531
" " D.V...	2,409	5,376	6,451	4,459	10,161	12,142	40.998
" M.P. L.V...	1,161	4,224	39,165	2,046	19,751	129,655	196,002
" " D.V...	10	25	185	12	140	912	1,284
Angekommen in:							
Amsterdam C.S. L.V...	44,805	143,029	385,004	70,586	238,900	723,497	1,605,821
" " D.V...	2,507	5,637	6,963	4,423	9,724	13,029	42,283
" M.P. L.V...	897	3,510	30,281	462	7,051	64,640	106,841
" " D.V...	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL......	94,209	326,808	913,931	159,760	530,435	1,747,617	3,772,760

L.V. = Lokalverkehr.
D.V. = Directer Verkehr.

Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen.

Transport von und nach Amsterdam.

1. Vergleichende Totalziffern.

Jahre.	Angeführt.				Versandt.				Total Tonnen.
	Bestell-güter. Tonnen	Eilgüter. Tonnen	Stück-güter. Tonnen	Wagen-ladung Tonnen	Bestell-güter. Tonnen	Eilgüter. Tonnen	Stück-güter. Tonnen	Wagen-ladung. Tonnen	
1897	7,747	2,069	25,328	471,681	7,700	1,846	25,970	110,730	653,071
1898	7,650	2,342	26,947	432,319	7,647	2,070	25,183	101,051	605,209
1899	8,001	2,153	27,886	500,191	8,578	2,503	27,509	114,284	691,105
1900	7,935	2,172	27,373	478,023	8,744	2,708	27,030	140,459	694,444
1901	8,639	2,462	30,770	456,332	9,398	3,598	30,072	120,832	662,103
1902	8,943	2,547	30,016	477,215	9,796	2,823	29,762	115,245	676,347
1903	9,176	2,761	28,358	488,873	9,721	2,715	26,497	105,304	673,405
1904	9,267	2,855	29,903	541,315	10,331	3,701	29,450	121,829	748,651
1905	9,609	3,458	31,353	460,648	11,100	3,176	31,865	135,457	686,666
1906	**9,698**	**3,518**	**33,692**	**542,902**	**11,787**	**3,168**	**33,982**	**131,726**	**770,473**

2. Monatsziffern für das Jahr 1906.

Monate.	Angeführt.				Versandt.				Total Tonnen.
	Bestell-güter. Tonnen	Eilgüt. Tonnen	Stück-güter. Tonnen	Wagen-ladung. Tonnen	Bestell-güter. Tonnen	Eilgüt. Tonnen	Stück-güter. Tonnen	Wagen-ladung. Tonnen	
Januar	764	256	2,679	58,834	884	169	2,834	12,117	78,537
Februar . . .	718	294	2,582	54,435	861	182	2,753	9,725	71,550
März	828	290	3,123	63,102	1027	231	2,947	11,067	82,615
April	807	268	2,637	43,790	983	545	2,677	9.619	61,326
Mai.	817	275	2,853	39,274	1092	542	2,929	11,529	59,311
Juni	743	262	2,650	33,885	989	220	2,687	9,289	50,725
Juli	788	282	2,625	34,113	1036	245	2,730	10,293	52,112
August	934	274	2,862	35,352	1003	210	2,726	9,548	52,909
September . .	869	385	2,819	40,953	997	209	2,695	9,907	58.834
October. . . .	892	330	3,303	48,566	1043	221	3,224	11,520	69,099
November . .	794	274	3,013	47,057	1012	213	3,125	14,280	69,768
December . . .	744	328	2,546	43,541	860	181	2,655	12,832	63,687
Total. . .	9,698	3,518	33,692	542,902	11,787	3,168	33,982	131,726	770,473

Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen.

Angabe der wichtigsten *Güter* angeführt *in Amsterdam.*

Art der Güter.	Quantität in Tonnen, angeführt während der Jahre					
	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Erde, Kies und Sand	682	141	72	77	166	90
Bücher und Papier	3,758	4,508	3,651	3,545	3,087	3.525
Glas und Steingut	5,553	5,480	7,604	8,543	11,117	11,945
Heu, Stroh und Torfstreu	12,378	4,103	8,154	4.708	4,168	2,773
Holz und Holzwaaren	1,968	2,658	1,929	1,263	1,436	1,464
Kalk	5,833	4,611	4,804	3.828	3,915	6,182
Kolonialwaaren	948	1,211	1,927	1,990	1,966	1,401
Maschinerieen	1,943	1,693	4,271	5,585	7,318	3,964
Manufacturen	5,351	3,911	3,657	4.080	4,922	5,214
Mehl (Nahrungsmittel)	4,105	4,815	1,811	3,862	5,567	7,107
Metalle und Metallwaaren	11,730	12,281	14,408	15,186	15,124	17,336
Steine und Dachziegel	12,913	9,516	11,286	10,556	9,268	10,930
Steinkohlen und Cokes	278,542	323,872	325,094	382,761	303,006	374,332
Zucker	19,561	2,762	50	1,236	753	58
Wein und Bier	2,874	2.066	2,102	2.701	2,888	3,236
Eisen und Stahlwaaren	45,128	47,032	53,006	47,709	49,108	48,896
Diverse	9,417	7,886	7,641	8,176	6,430	7,904

Angabe der wichtigsten Güter versandt *von Amsterdam.*

Art der Güter.	Quantität in Tonnen, versandt während der Jahre					
	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Chemicalien	3,244	4,722	3,516	5,475	5,347	5,231
Schwellen	25	15	73	146	29	—
Erze	6,334	1,166	764	321	1,947	2,507
Getreide und Saat	14,997	15,001	12,324	14,186	16,728	19,406
Holz und Holzwaaren	16,712	9,827	7,387	3,279	13,792	11,514
Baumwolle	—	109	101	16	84	11
Kaffee	3,176	3,157	3,156	2,427	1,437	1,389
Mehl (Nahrungsmittel)	8,045	9,958	7,743	7,371	7,864	8,713
Metall und Metallwaaren	2,293	1,774	990	930	736	964
Dungmittel	6,117	7,444	5,169	6.751	6,859	6,697
Oel und Fette	1,201	1,975	1,545	1,523	1,704	3,165
Petroleum	9,260	10,930	13,007	14,522	13,702	14,763
Zucker	915	726	133	209	133	209
Tabak und Cigarren	8,186	7,402	6,090	7,085	6,576	6,322
Wein und Bier	1,502	1,865	1,836	1,446	1,817	2,078
Eisen und Stahlwaaren	5,438	5,062	6,685	7,526	8,134	9,631
Diverse	13,263	13,978	11,709	10,478	10,668	9,130

Die *Tweede Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij.* Die Gesellschaft hat Linien von Amsterdam nach Edam, von Amsterdam via Purmerend nach Alkmaar und seit 1 Mai 1906 die Linie Kwadijk nach Volendam in Betrieb. Ueberdies exploitiert sie noch eine Fähre Monnikendam—Marken.

Aus unten stehender Tabelle, in welche wir über den für unsern Bericht weniger Interesse darbietenden Betrieb der Linie Kwadijk—Volendam keine Ziffern aufgenommen haben, geht hervor, dass die Resultate über das abgelaufene Jahr günstiger waren, als über 1905; das Steigen der Einnahmen war grösser als das der Betriebskosten.

EINNAHMEN (in Gulden).

Jahr	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Anzahl Reisende . .	1,081,800.-	1,113,100.-	1,125,300.-	1,105,800.-	1,111,500.—	1,165 600.-
Einnahmen Reisende	183,126.92½	184,575.24½	188,044.11½	188,541.38½	193,299.30½	204,704.23
„ Güter .	43,564.47½	50,036.13	48,449.92½	48,202.57	50,799.47½	65,630.04
„ diverse.	14,543.55	14,913.01	16,479.66	17,062.56	17,347.51	16,496.29
„ Werkstätte	527.99	242.14	201.99	3,418.04	3,925.87½	2,090.43½
Total	241,762.94	249,766.52½	253,175.69	257,224.55½	265,372.16½	288,920.99½
Betriebskosten . . .	137,897.98½	137,787.16½	143,061.24	150,498.18½	156,871.74½	173,019.87½
In Percenten der Brutto-einnahmen	57 pCt.	55.2 pCt	56.5 pCt.	58.5 pCt.	59.1 pCt.	59.9 pCt.

Der Wagenpark bestand am 31 December 1906 aus 31 Personen- und 29 Güterwagen. In Gebrauch waren 16 Locomotiven, welche im abgelaufenen Jahr 372,524 K.M. zurückgelegt haben. Für die Linie Kwadijk—Volendam bestand der Wagenpark aus 3 Personen- und 2 Güterwagen und waren 2 Locomotiven in Dienst.

Ueber das Jahr 1906 bezahlt die Gesellschaft wieder eine Dividende von 7 pCt von dem Kapital von *f* 200,000.— aus.

Die Gesellschaft *Gooische Stoomtram* hat Linien über Muiden und Naarden nach Laren, Huizen und Hilversum und eine Linie Laren—Bussum im Betrieb, von welch' letzterer ein Teil der holländischen Eisenbahn gehört. Diese Linien sind zusammen 39 K.M. lang.

Das Kapital hat sich im abgelaufenen Jahr nicht verändert. Das Gesellschaftskapital wurde behufs Ausführung eines Beschlusses vom 4. April 1906 von *ƒ* 500,000.— auf *ƒ* 250,000.— reduziert, indem die Aktien von *ƒ* 1000.— auf *ƒ* 500.— abgestempelt wurden, während dann 200 Aktien à *ƒ* 500.— ausgegeben wurden, welche die beiden ersten Serien des Kapitals, *ƒ* 250,000.— bilden, um welches das abgestempelte Kapital vergrössert wurde. Das placierte Gesellschaftskapital war am 31. December 1906 desshalb *ƒ* 350,000.—. Die Obligationsschuld nahm wieder mit *ƒ* 4000.— ab und beträgt jetzt *ƒ* 399,000.—.

Verschiedene Bahnfächer wurden während des abgelaufenen Jahrs über eine Länge von 840.— M. erneuert.

Der Bahnhof von Laren mit Emplacement wurde fertig.

Die Totaleinnahmen betrugen *ƒ* 163,314.44½ gegen *ƒ* 150,034.11½ in 1905. Der Ertrag aus dem gewöhnlichen Personenverkehr mit Platzkarten stieg um *ƒ* 12,883.52½, dem Güterverkehr um *ƒ* 1448.13.

Der Militärtransport nahm dagegen um *ƒ* 1876.56 ab.

Die Anzahl zurückgelegter Zugkilometer betrug 365.274.35 K.M. gegen 343,073.95 in 1905.

Die Betriebskosten betrugen in 1906 *ƒ* **95.889.65**½ gegen *ƒ* 91,200.56 in 1905; diese Zunahme ist eine directe Folge des Betriebs der Linie Laren—Bussum, wodurch auch die Zahl der Zugkilometer gestiegen ist.

Die „*Electrische Spoorweg-Maatschappij*" hat die Linie Amsterdam—Haarlem—Zandvoort im Betrieb, während sie zugleich die Ringbahn (ceintuurbaan) in Haarlem und die Linie Haarlem—Bloemendaal bedient, welche der „Eerste Nederlandsche Electrische Trammaatschappij" gehören.

Das sehr günstige Wetter der Sommermonate steigerte

den Verkehr, hauptsächlich auf der Linie Amsterdam—Haarlem—Zandvoort derart, dass das gesamte vorhandene rollende Material beinahe fortwährend in Dienst war.

Ueber die Resultate des Betriebs der Linie Amsterdam—Haarlem—Zandvoort teilen wir folgendes mit:

Die Anzahl der im abgelaufenen Jahr beförderten Reisenden betrug **1,796,062** gegen 1,563,998 in 1905.

Die Einnahmen waren aus dem Personenverkehr **ƒ 418,107.46** und für den Gütertransport **ƒ 2,582.52** gegen resp. ƒ 366,708.26 und ƒ 2,108.53 in 1905.

Ungerechnet die Zuwendung an die Gemeinde Amsterdam für Beförderung von Reisenden und Unterhaltskosten des Bahnfaches innerhalb der Grenzen dieser Gemeinde, im Betrag von ƒ 33,617.02½, betrugen die Betriebskosten **ƒ 221,388.41** im abgelaufenen Jahr, gegen ƒ 209,255.23 in 1905.

Der von dieser Gesellschaft gemachte Nettogewinn wurde zur Abschreibung des Verlustes 1905 und ƒ 8,840.43 zur Abschreibung auf die Hauptconcession verwendet.

Gemeentetram (Stadtstrassenbahn). Das fest angestellte Personal bestand am 31. Dezember 1906 aus 1300 Personen, wovon 462 nicht zum directen Beförderungsdienst gehören.

In 1906 wurden zurückgelegt 11,205,175 Wagenkilometer (ohne die Remisenfahrten) gegen 9,690,440 in 1905. Von den 11,205,175 waren 8,092,668 Motorwagenkilometer, 2,812,712 Beiwagenkilometer und 299,795 Pferdewagenkilometer.

Befördert wurden 41,247,253 Passagiere (ohne Abonnements, Dienstkarten u.s.w.) gegen 35,714,334 in 1905. Die gesamte Beförderung betrug 45,104,167 Passagiere gegen 37,276,802 in 1905.

Die Einrichtung des Strassenbahnnetzes für electrische Bewegkraft — ohne Berücksichtigung der zu diesem Netz gehörenden Pferdebahnlinie nach Sloterdijk — wurde vollendet.

Nachdem am 5. Februar die Umgebung des Holzhafens durch die Verlängerung von Linie 5 von der Haarlemmerplein bis zur Spaarndammerplein mit einer electrischen

Bahncommunication versehen war, wurde am 25. November der Stadtteil hinter der Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij in directe Gemeinschaft der electrischen Bahn mit der Centralstation gebracht und es kam eine electrische Linie mit dem Endpunkt bei der Brücke über die Dijkgracht auf der Mariniersplein in Betrieb.

Die Bahnlänge (mit Schienen belegte Strassenlänge) betrug am 31. Dezember 1906 49,387 K.M., wovon auf 2.45 K.M. der Betrieb durch Pferde stattfand. Ausserdem liegen, als Unterteil des Gemeindebahnnetzes, auf dem Grundgebiet der Gemeinde noch 1,04 K.M. Schienen, die, mit Ausnahme eines gemeinschaftlich mit der Gemeindebahn befahrenen Faches, von der Electrische Spoorweg-Maatschappij befahren wird.

SIEBTES KAPITEL.

VERSICHERUNGSWESEN.

VII. VERSICHERUNGSWESEN.

A. Feuerversicherung. Noch fortdauernd herrschte Uneinigkeit in den Reihen der Assuradeure. Die „Tarifvereeniging" sah ein, dass ein ruhigeres Auftreten sie populärer machen würde. Als Beweis dafür sei nur die Scheidung, welche für die Packhausposten und die industriellen Risico's entstand, vermeldet.

Im Anfang des Jahrs 1906 waren jedoch die meisten und bedeutendsten amsterdamschen Gesellschaften noch nicht als Mitglieder beigetreten. Es wurden denn auch verschiedene ansehnliche Posten an unserer Börse mit Uebergehung der Tarifassuradeure abgeschlossen und verschiedene Mitglieder der Tarifvereinigung begannen über Verminderung der Geschäfte zu klagen. Sie drohten, aus dem Verband zu treten, wenn keine Veränderung eintreten würde.

Eine solche trat denn auch ein.

Man beschloss, allem aufzubieten, um die noch nicht angeschlossenen Gesellschaften davon zu überzeugen, wie wünschenwert es sei, wenn sie als Mitglieder beiträten; anfangs hatte man einigen Erfolg, da sich verschiedene überzeugen liessen. Bei den meisten war dies aber nicht der Fall. In dieser Hinsicht ist also die Combination im Jahr 1907 etwas kräftiger geworden; gegenüber den neu beigetretenen trat nur eine aus.

Weitere Concessionen, als die obengenannten wurden gemacht; denn es wurde beschlossen, dass *allein* die bestehenden Tarifierungen behalten, aber keine neuen gemacht werden sollten. Verschiedene Kommissionen wurden ernannt und ein ganz neues System (neu wenigstens für Amsterdam) wurde vorbereitet.

In Uebereinstimmung mit ausländischen Tarifen will man die „Gruppentarifierung" einführen, d. h. man will Stan-

dardprämien für die verschiedenen industriellen Risico's festsetzen und dabei tarifmässig bestimmen, welche Erhöhung der Prämie für verschiedene, das Risico des Assuradeurs minderwertig machende Umstände bezahlt werden sollte. Eine Fabrik mit einer ausschliesslich auf derselben Flur versehenen Einrichtung ist ein besseres Risico für den Assuradeur, als wenn die Einrichtung über verschiedene Stockwerke verteilt ist. Es wird also jetzt bestimmt werden müssen, wie viel Prämie für jedes Stockwerk mehr über die Standardprämie bezahlt werden muss und so auch hinsichtlich anderer für den Versicherer wichtiger Fragen. Die Kommissionen haben nun die Aufgabe, für jede Gruppe eine derartige Tarifierung zu entwerfen. Es wird wohl noch einige Zeit dauern, ehe alle Kommissionen ihre Aufgabe vollbracht haben werden und ein vollständiger Tarif gedruckt vorliegen wird.

Natürlich haben nicht alle Gesellschaften gleich vorteilhaft gearbeitet; manche werden 1906 mit roten Buchstaben in ihre Annalen zu schreiben wünschen, während andere dafür am liebsten recht schwarze oder selbst sehr dicke schwarze Tinte gebrauchen möchten. Wenige Schäden von grosser Bedeutung kamen vor, aber es ist unmöglich, zu untersuchen, inwieweit viele kleinere Schadeposten das Prämieneinkommen verzehrt haben.

Es ist jedoch *ein* Umstand, der einen besondern Einfluss auf die Resultate des Jahrs 1906 gehabt hat, nämlich die furchtbare Katastrophe in San Francisco, auf welche die allerdings weniger furchtbaren, aber immerhin noch ansehnlichen Katastrophen in Valparaiso und Kingston folgten.

In viel geringerem Grade, als die englischen und deutschen, sind die amsterdamschen Gesellschaften dabei beteiligt gewesen. In das sich weit ausdehnende Netz von Rückversicherungscontracten, welche mit verschiedenen ausländischen Gesellschaften geschlossen wurden, sind doch auch amsterdamsche Assuradeure gegangen und es mussten ansehnliche Beträge bezahlt werden.

Da die amsterdamschen Policen keine besonderen Bedin-

gungen über Erdbeben enthalten, während viele ausländische Gesellschaften in ihre eigenen Policen Clauseln aufgenommen haben, wodurch jeder durch Erdbeben verursachte directe und indirecte Schaden ausgeschlossen wird, darf man sich nicht verwundern, wenn bei uns keine Prozesse über Bezahlung des Schadens vorgekommen sind, während solche, besonders in Deutschland und Oesterreich, an der Tagesordnung waren.

Begreiflich ist es nichtsdestoweniger, dass obige Katastrophen Anlass gegeben haben, dass auch in hiesiger Stadt über die Aufnahme einer solchen „Erdbebenklausel" ernsthaft unterhandelt worden ist, bis jetzt allerdings ohne Resultat.

Uebrigens darf bemerkt werden, dass wahrscheinlich die Schwierigkeit einer richtigen Formulierung ein grosser Factor gewesen ist, dass die Sache bis jetzt so geblieben ist, wie sie war. Ein Assuradeur kann doch allein zum Ersatz des durch Brand verursachten Schadens belangt werden, aber infolge eines Erdbebens kann oft ein in seinen Folgen furchtbarer Brand entstehen. Dieser kann durch das Einstürzen der Häuser grössere Dimensionen annehmen, während in vielen Fällen die Möglichkeit zu löschen vermindert wird, da die Feuerwehr die Brandstätte häufig nicht erreichen kann und vielleicht auch die Wasserzufuhr abgeschnitten sein wird.

Es sei dies nur bemerkt, um zu zeigen, wie schwierig, aber auch wie wünschenswert es ist, dem Assuradeur in diesem Labyrinth den richtigen Weg zu zeigen.

Eine zweite Frage, welche besprochen wurde, war diese, ob es auch wünschenswert wäre, entsprechend den Bestimmungen der auswärtigen Börsen in der Börsenpolice das Molestrisico auszuschliessen. Ehe darüber ein Beschluss gefasst wurde, wurden verschiedene bekannte Makler und Commissionäre um ihre Meinung befragt. Ihr Gutachten lautete ziemlich allgemein ungünstig, weil gerade der Einschluss des Kriegsmolests ein Vorteil ist, den die amsterdamsche Börse vor den ausländischen voraus hat.

Aus dem Bisherigen geht hervor, dass in 1906 sich nicht viel verändert hat, dass aber wichtige Aenderungen vorbereitet werden, welche den Streit der letzten Jahre entweder

verschärfen oder Frieden und Ruhe bringen werden.

Die Gemeindebehörde von Amsterdam studiert noch immer die Frage über die Versicherung der der Gemeinde gehörenden Gebäude gegen Feuerschaden, ohne dass man in der Sache, soweit sie sich für die Oeffentlichkeit eignet, besondere Fortschritte gemacht zu haben scheint. Ob man zur Errichtung eines Fonds übergehen will, wobei sämtliche Gebäude ganz oder teilweise versichert werden oder ob man das z. B. von Rotterdam angenommene System befolgen und Alles bei den an der amsterdamschen Börse tätigen Gesellschaften versichern will oder ob man sich mit der Versicherung einzelner Gebäude begnügt, während andere unversichert bleiben, — sind Fragen, die vorläufig wohl nicht entschieden werden dürften.

Das System der Einschreibung hat entschieden Vorzüge. Denn wiewohl Viele Gegner der Einschreibungstheorie sind, ist nicht zu leugnen, dass die Prämien für Gemeinderisico's fortwährend niedriger werden.

B. Seeversicherung. Weniger unruhig als auf dem Gebiet der Feuerversicherung war es auf dem der Seeversicherung. Die Monate verliefen sehr ruhig, wiewohl die zahlreichen Gesellschaften mit einander aufs schärfste concurrierten, eine Concurrenz, die jedoch selten zu Collisionen und nie zu solchen von einiger Wichtigkeit geführt hat, die aber viel dazu beitrug, dass einzelne Prämien wieder niedriger wurden.

Der Hauptartikel des amsterdamschen Handels, der Tabak von Sumatra und Java, ist auch für den Seeversicherer von der grössten Wichtigkeit. Wurde an anderer Stelle dieses Berichts auf die glänzenden Resultate des Tabakshandels aufmerksam gemacht, gerne werden die Assuradeure mit der Behauptung, dass 1906 auch für sie in dieser Hinsicht ein vorteilhaftes Jahr gewesen ist, einverstanden sein. Hohe Tabakspreise bedeuten für sie hohe versicherte Beträge und folglich ein grosses Prämieneinkommen.

Daneben steht die Tatsache, dass kein einziger Verlust von Bedeutung zu constatieren ist, so dass in diesem wich-

tigen Bestandteil des Versicherungswesens reichlich verdient worden ist. Auch die Versicherung der übrigen kolonialen Produkte wies gute Resultate auf.

In andern Beziehungen war das Jahr 1906 auch nicht unvorteilhaft. Nur die lebhafte Fahrt auf Grossbritannien erlitt durch den Unfall des Dampfers *Minister Tak van Poortvliet* einen ansehnlichen Verlust.

Der „Dampftrawlersbetrieb", der sich langsam zu einer beteutenden Höhe entwickelt hat, ist ebenfalls von Wichtigkeit für die amsterdamsche Börse. Das abgelaufene Jahr, welches für dieses Risico nicht sehr vorteilhaft war, hat wieder gelehrt, dass man mit der Annahme von solchen Versicherungen nicht vorsichtig genug sein kann.

In Rotterdam scheint man jedoch auf diese Versicherungen sehr erpicht zu sein, wenigstens sind die hier gemachten Versuche, um die Prämie etwas zu erhöhen, an der Tatsache gescheitert, dass Rotterdam fortfuhr, zu der niedrigsten Prämie zu acceptieren.

c. Transport-Versicherung Binnenfahrt. Es ist schwierig, über die Versicherung für binnenländsche Fahrt viel zu sagen. Denn jede Versicherung an sich selbst ist in der Regel von geringer Bedeutung, besonders rücksichtlich der geringen Gefahr des Transports den Flüssen und Kanälen entlang und der meistens kurzen Dauer der Reise.

Allein kann auch hier von gedrückten Prämien gesprochen werden und desshalb ist das Resultat vermutlich nicht sehr günstig. Ein mässiger Betrag an Prämien-einkommen und viele kleine Schadenpöstchen — das ist der Hauptsache nach der Zustand über 1906. Rechnet man zu diesen kleinen *einen* grossen Schaden, nämlich das Sinken des Dampfers *Stad Brussel*, auf der Reise von Brüssel nach Amsterdam, in der Nähe von Dordrecht, so folgt daraus, dass die Ergebnisse des afgelaufenen Jahrs als wenig lohnend zu betrachten sind.

Da jedoch die meisten Gesellschaften nicht ausschliesslich inländische Fahrt Risico's annehmen, sondern auch Seeversicherungen und Versicherungen für Versendungen

über Land und für Geldsendungen annehmen, ist es unmöglich, auch nur annäherungsweise die Ergebnisse festzustellen und beruht denn auch Obiges auf Eindrücken und Mitteilungen einzelner urteilsfähiger Sachverständiger.

Am 31 December 1906 waren an der amsterdamschen Börse die folgenden Versicherungsgesellschaften vertreten:

A. In Amsterdam domiziliert.

a. Für See- und Feuerversichering.

Algemeene Brandwaarborg-Maatschappij (zugleich für Einbruch).

Algemeene Verzekering-Maatschappij „Diligentia" (zugleich für Einbruch und Postversendung).

5e Amsterdamsche Lloyd.

Amsterdam-Londen Verzekering-Maatschappij (zugleich für Einbruch).

Amsterdamsche Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij (zugleich für Einbruch).

Herverzekering-Maatschappij „Cosmopolis".

Hollandsche Assurantie-Maatschappij (zugleich für Einbruch).

Nederlandsche Algemeene Herverzekering-Maatschappij.

Nederlandsche Lloyd (zugleich für Einbruch).

Nationale Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.

Noord-Zuidhollandsche en Zeeuwsche Zee- en Brand-Verzekering-Maatschappij.

Oost-Indische Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.

Verzekering-Maatschappij „Flevo" (zugleich für Einbruch).

Standaard Verzekering Maatschappij (zugleich für Einbruch).

Verzekering-Societeit „de Amstel" (zugleich für Einbruch).

Verzekering-Maatschappij „Amstelland" (zugleich für Einbruch).

b. Für Seeversicherung.

Amsterdamsche Verzekering-Societeit.

Amsterdamsche Verzekering-Societeit (Zweite).

Amsterdamsche Verzekering-Societeit (Dritte).
Amsterdamsche Verzekering-Societeit (Vierte).
Binnenlandsche Vaartrisico-Societeit (Binnenl. Fahrt- und Postversicherung).
2e Nederlandsche Zee-Verzekering-Compagnie.
3e Nederlandsche Zee-Verzekering-Compagnie.
Noord- en Zuidhollandsche Transport-Verzekering-Maatschappij (See- und Binnenfahrt).
2e Noord- en Zuidhollandsche Transport-Verzekering-Maatschappij (See- und Binnenfahrt).
Verzekering-Maatschappij „Amsterdam".
Verzekering-Maatschappij „de Zee".

c. Für Feuerversicherung.

Amsterdamsche Brand-Assurantie-Compagnie van 1790.
Assurantie-Compagnie te Amsterdam van 1771.
Assurantie-Maatschappij voor Brand- en Binnenlandsche Vaart (zugleich für Transport und Einbruch).
Algemeene Verzekering-Maatschappij „Providentia" (zugleich für Einbruch).
Brand-Assurantie-Maatschappij (zugleich für Transport und Einbruch).
Brand-Assurantie-Maatschappij „Mercurius".
Brand-Assurantie-Maatschappij „Amsterdam".
Brand-Maatschappij te Amsterdam 1790.
Brandgevaar-Maatschappij (zugleich für Einbruch und inländische Fahrt).
Hollandsche Brand-Assurantie-Societeit (zugleich für Einbruch).
Hollandsche Brand- en Levensverzekering-Societeit.
Nederlandsche Brand-Assurantie-Maatschappij „de Salamander" (zugleich für Einbruch).
Nederlandsche Assurantie-Compagnie te Amsterdam van 1776.
Nederlandsche Brand-Assurantie-Maatschappij van 1842.
Nederlandsche Brandverzekering-Maatschappij.
Nederlandsch-Indische Brandwaarborg-Maatschappij.
Noordhollandsche Brandverzekering-Maatschappij.

Nederlandsche Verzekering-Compagnie tegen Brandschade.

Nederlandsche Verzekering-Maatschappij „Protector" (zugleich für Einbruch).

Verzekering-Maatschappij „Bato" (zugleich für Einbruch, Bürgschaftsversicherung und Transport).

Verzekering-Maatschappij „Vesta" (zugleich für Einbruch).

Verzekering-Vennootschap.

Volks-Brandverzekering-Maatschappij voor Amsterdam (ausschliesslich Feuerversicherung für die untern Volksklassen).

Assurantie-Maatschappij „Wilhelmina" (zugleich für Einbruch und Transport).

d. Für Spezialversicherungen.

Algemeene Bedrijfs-Verzekering-Maatschappij.

Amsterdamsche Hypotheekwaarborg-Maatschappij (hypothekäre Forderungen, die durch Vermittelung dieser Gesellschaft für Rechnung dritter geschlossen sind).

Glasverzekering-Maatschappij „Prudentia" (Glasversicherung).

Hollandsche Glasverzekering-Maatschappij (Glasversicherung).

Maatschappij tot Verzekering tegen Waterleidingschade (Wasserschaden).

Nationale Borg-Maatschappij (Bürgschaftsversicherung).

Nederlandsche Neringverzekering Maatschappij (Broterwerbsversicherung).

Onderlinge Glasverzekering-Maatschappij (Glasversicherung).

Verzekering-Maatschappij „Mercurius" (Einbruchsversicherung).

B. Domiziliert in den Niederlanden oder seinen Kolonieen.

a. Für See- und Feuerversichernng:

Bataviasche Zee- en Brand-Assurantie Maatschappij.

's Gravenhaagsche Maatschappij ter Verzekering tegen Zee- en Brandgevaar.

Javasche Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.

Maatschappij van Assurantie, Disconteering en Beleening te Rotterdam.

Nederlandsch-Indische Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.

2e Nederlandsch-Indische Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.

Assurantie-Maatschappij „de Rijn" (zugleich für Einbruchs- und Betriebsversicherung).

Samarangsche Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.

2e Samarangsche Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.

Verzekering-Maatschappij „Schiedam".

Verzekering-Maatschappij „Azië", te Rotterdam.

Zee- en Brand-Assurantie Sociëteit.

b. Für Seeversicherung:

Nederlandsche Transport-Verzekering-Maatschappij.

Rotterdamsche Algemeene Verzekering-Maatschappij

c. Für Feuerversicherung:

Brand-Assurantie-Maatschappij „Ardjoeno".

Arnhemsche Verzekering-Maatschappij tegen Brandschade (zugleich für Einbruch).

Bataafsche Brand-Waarborg-Maatschappij.

Brand-Premieverzekering-Maatschappij, etc. te Zaandijk.

„Concordia" Onderlinge Brandschadevergoeding-Maatschappij te Zwolle.

Groninger Brand-Waarborg-Maatschappij.

Haagsche Assurantie-Compagnie voor Brand, enz. van 1805 (zugleich für Einbruch).

Haarlemsche Brandverzekering-Maatschappij.

's-Hertogenbossche Brandwaarborg-Maatschappij.

Hollandsche Brand-Waarborg-Maatschappij te Oud-Carspel

Brandverzekering-Maatschappij „Holland".

Brand-Assurantie-Maatschappij „Insulinde".

Koloniale Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.

2e Koloniale Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.

Maastrichtsche Brand-Verzekering-Maatschappij (zugleich für Einbruch).

Maatschappij voor Brandverzekering v./h. Koninkrijk der Nederlanden, te 's Hertogenbosch.

Maatschappij „Eigen Hulp", te 's Gravenhage.

Brand-Assurantie-Maatschappij „de Merapi".
Brand-Verzekering-Maatschappij „Mercurius".
Assurantie-Maatschappij gegen Brandschaden und auf das Leben „de Nederlanden" te 's Gravenhage (zugleich für Einbruch).
Nederlandsche Maatschappij van Brand-Verzekering te Tiel.
„Neerlandia" (Onderlinge Brand-Waarborg-Maatschappij) te 's Hage.
Brand-Assurantie-Maatschappij „de Oosterling".
„Patria" Verzekering-Maatschappij.
„de Rotte" Brandverzekering-Maatschappij.
Rotterdamsche Brandverzekeringmaatschappij.
Rotterdam-Amsterdam Brand- en Inbraakverzekering-Maatschappij.
Assurantie-Maatschappij „de Rijn".
Tilburgsche Brandwaarborg-Maatschappij.
Utrechtsche Algemeene Brandverzekering-Maatschappij.
Verzekering-Maatschappij.
Brand-Assurantie-Maatschappij „Veritas".
Zaanlandsche Assurantie-Compagnie voor Brand en Binnenlandsche vaart.

d. Für Specialversicherungen.

Verzekering Maatschappij „Labor" te 's Gravenhage (Betriebsversicherung).
Verzekering-Maatschappij „Hermandad" (Einbruchsversicherung).
Assurantie-Maatschappij tegen Glas- en Inbraakschade „Phoenicia".

C. Domiziliert in Ausland.

a. Für See- und Feuerversicherung:

Assurantie Compagnie van de Schelde te Antwerpen.
Commercial Union Assurance Company Lim.
The Excess Insurance Company Lim.
Globus Versicherungs Actiën Gesellschaft.
London Assurance Corporation.
„Prudentia" Actien Gesellschaft für Rück- & Mitversicherung.

Preussische National Versicherungs Gesellschaft.
Rheinisch Westfälische Rückversicherungs Gesellschaft.
Royal Exchange Assurance Corporation.
K.K. Priv. Riunione Adriatica di Sicurta te Triëst.
Salamandra te St. Petersburg.
Schweizerische Rückversicherungs Gesellschaft.
Versicherungs Gesellschaft „Thuringia".
„Victoria" Allgemeine Versicherungs Actien Gesellschaft.
Western Assurance Company.

b. Für Seeversicherung:

Actiebolaget Sjöassuranz Kompaniet.
„Agrippina" See, Fluss & Landtransport Versicherungs Gesellschaft.
„Albingia" Versicherungs Actien Gesellschaft te Hamburg.
Allgemeine Versicherungs Gesellschaft für See-, Fluss- und Landtransporte in Dresden.
Alliance Marine and General Insurance Company Lim.
„Allianz" Versicherungs Gesellschaft.
Assicurazioni Generali, te Triest.
Aseguradora Espanola te Madrid.
Aurora Compania Anonima de Seguros te Bilbao.
Badische Schifffahrt Assecuranz Gesellschaft.
Bayrischer Lloyd.
Baseler Rückversicherungs Gesellschaft.
Baseler Transport Versicherungs Gesellschaft.
British Dominions Marine Insurance Company Lim.
British and Foreign Marine Insurance Company Lim.
Compagnie d'Assurances Maritimes „La Parisienne", Paris.
Continentale Versicherungs Gesellschaft.
Comptoir Maritime te Paris.
Danske Lloyd.
„Deutscher Lloyd",Transport Versicherungs Actien Gesellschaft.
Deutsche Rück- & Mitversicherungs Gesellschaft.
Deutsche Transportversicherungs Gesellschaft.
„Donau", Oosterijksche Verzekering-Maaatschappij.
Düsseldorfer Allgemeine Versicherungs Gesellschaft.

„El Dia", Compagnie Anonyme d'Assurance Carthaghène.
„La Estrella", Sociedad Anonyma de Seguros, te Cartagena.
„La Fédérale", te Zurich.
Insurance Company New-York.
La Foncière (Compagnie Lyonnaise Réunie), te Paris.
La Foncière (Pesther Versicherungs Anstalt).
„Fortuna" Allgemeine Versicherungs Actien Gesellschaft.
Frankfurter Transport Unfall und Glasversicherungs Actien Gesellschaft.
Versicherungs Gesellschaft van 1873, in Hamburg.
Versicherungs Gesellschaft „Helvetia", in St. Gallen.
Heilbronner Versicherungs Gesellschaft.
Internationaler Lloyd, in Berlijn.
Italia Societa d'Assec Maritime, Fluviale e Terrestri.
Le Lloyd Belge, in Antwerpen.
Societa Liguria.
Mannheimer Versicherungs Gesellschaft.
Marine Insurance Company Lim.
Maritime Insurance Company Lim.
Merchant's Marine Insurance Company Lim.
Münchener Rückversicherungs Gesellschaft.
St. Peterburger Comp. Nadeshda.
Compagnie „Neptune", in Antwerpen.
„Neuchâteloise", Swiss Transport Insurance Company.
Neuer Schweizerischer Lloyd.
Niederrheinische Güter Assecuranz Gesellschaft.
Norddeutsche See und Fluss Versicherungs Gesellschaft.
Norddeutsche Versicherungs Gesellschaft.
Nordwestdeutsche Versicherungs Gesellschaft.
Oberrheinische Versicherungs Gesellschaft.
„Providentia" Allgemeine Versicherungs Gesellschaft in Wien.
The Ocean Marine Insurance Company Lim.
Verzekering-Maatschappij „Oostenrijksche Phoenix".
„Pomerania", See und Fluss Versicherungs Actien Gesellsch.
Reliance Marine Insurance Company Lim.
Rheinisch-Westfälischer Lloyd.
„Rhenania", Versicherungs Actien Gesellschaft.

„Savoia", in Turijn.
„Schweiz", Transport Versicherungs Gesellschafft.
Schweizerische National Versicherungs Gesellschaft.
Sea Insurance Company Lim.
Thames and Mercey Marine Insurance Company Lim.
Transatlantische Güter Versicherungs Gesellschaft.
Ulster Marine Insurance Company Lim.
Union Actiën-Gesellschaft für See und Fluss Versicherung.
Unione Continentale, in Turin.
Union Insurance Society te Canton.
Union Internationale, in Antwerpen.
Union Marine Insurance Company Lim.
Union Maritime.
L'Universo.
Vaterländische Transport Versicherungs Actien Gesellschaft.
Wilhelma, te Magdeburg.
World Marine Insurance Company Lim.
Würtembergische Transport Versicherungs Gesellschaft.

c. Für Feuerversicherung:

Aachener und Münchener Feuer Versicherungs Gesellschaft.
Aachen Leipziger Versicherungs Actien Gesellschaft.
Alliance Assurance Company.
Antwerpsche Verzekering Maatschappij „Securitas".
Atlas Assurance Company.
Bayerische Versicherungsbank Actien Gesellschaft, München.
Basler Versicherungs Gesellschaft gegen Feuerschaden, Basel.
Berlinische Feuer Versicherungs Anstalt.
Central Insurance Company Lim. in London.
„La Confiance", Compagnie Anonyme d'Assurance contre l'Incendie.
Feuer Assecuranz Compagnie von 1877.
General Accident & Fire Insurance Company Lim.
La Flandre.
Feuer Versicherungs Gesellschaft „La France."
Gladbacher Feuer Versicherungs Gesellschaft.
Hamburger-Bremer Feuer Versicherungs Gesellschaft.

Hanseatische Feuer Versicherungs Gesellschaft.
Brand Versicherungs Gesellschaft „Imperial".
Law Union and Crown Fire and Life Insurance Company.
Liverpool, Londen and Globe Insurance Company Lim.
London and Lancashire Fire Insurance Company Lim.
Magdeburger Feuer Versicherungs Gesellschaft.
Manchester Fire Assurance Company Lim.
National Assurance Company.
National Mercantile Insurance Association Limited.
Norddeutsche Feuer Versicherungs-Gesellschaft.
Aktieselskabet Nordisk Brandforsikring.
North British and Mercantile Fire Insurance Cy. Lim
Northern Assurance Company.
Norwich Union Fire Insurance Cy. Lim.
Nye Danske Brandforsikrings Selskab.
Palatine Insurance Company Lim.
Phoenix Assurance Company Lim.
Feuer Versicherungs Gesellschaft „Rheinland".
Schlesische Feuerversicherungs Gesellschaft.
Schweizerische Rückversicherungs Gesellschaft.
State fire Insurance Company.
Süddeutsche Feuerversicherungs Bank.
Sun Insurance Office.
Transatlantische Feuer Versicherungs Actien Gesellschaft.
Union Assurance Society.
„L'Union", te Paris.
L'Urbaine, te Paris.
Vaterländische Feuer Versicherungs Actien Gesellschaft.
Westdeutsche Versicherungs Actien Gesellschaft.
Yorkshire Fire Insurance Company.

BEILAGEN.

BEILAGE A.

TABELLE aller Güter, welche in Amsterdam im vormaligen

und daraus

BENENNUNG DER GÜTER.	Massstab.	VORRAT am 1. Januar 1906.	EINFUHR	Total überhaupt.
Sirup, Melado, Melasse und andere zuckerhaltende Flüssigkeiten . .	Kilogr.	Netto 412,885	Netto 1,540,745	Netto 1,953,63[illegible]
Zucker, roher, ausländischer Rohrzucker	„	„ 35,643	„ 141,227	„ 176,87[illegible]
„ roher inländischer Rübenzucker . . .	„	„ 7,634,790	„ 2,712,362	„ 10,347,1[illegible]

amsterdamschen Entrepôtdok im Jahr 1906 gelagert waren

versandt wurden.

AUSFUHR.		Nach dem Gemeinde Handels-entrepôt gebracht.	TOTAL.	SALDO am 31. Dec. 1906.	*An-merkungen.*
Inländisch.	Ausländisch.				
Netto 965,485	—	—	Netto 965,485	Netto 988,145	
„ 132,582	Netto 4,876	—	„ 137,458	„ 39,412	
„ 8,154,768	—	Netto 50,404	„ 8,205,172	„ 2,141,980	

TABELLE aller besteuerten Güter, welche im Gemeinde Handels-

BENENNUNG DER GÜTER.	Masstab.	Vorrat am 1. Jan. 1906.	Aus dem vormaligen amsterd. Entrepôtdock übergebracht.	EINFUHR.
Kartoffelfabrikate, nicht besonders besteuert	Kilogr.	—		2,000
Steingut, Porcellan	„	4,838		5,066
Mandeln	„	45,134		48,707
Munition, allerhand kleine Schiess- und Handgewehr u. s. w.	„	297		—
Essig	„	222		3,885
Bier	Liter	701		1,057
Blecharbeiten	Kilogr.	486		75
Citronen- und Orangeschaalen, gezuckert	„	1,962		65,810
Spirituosen, ausländische	Liter	4,025,913		1,536,395
„ inländische	„	246,374		2,749,726
„ Aether	„	143		—
„ Holzgeist	„	11,933		246,168
Ingwer, gezuckert	Kilogr.	19,490		22,373
Glas und Glasarbeiten	„	—		3,589
Gold- und Silberarbeiten	Gulden	1,497		21,798
Hüte	Kilogr.	—		728
Honig	„	75,040		370,645
Holz und Holzarbeiten	„	3,919		759
Häute, Sattler- und Schumacherarbeiten	„	—		857
Häute, bereitete	„	—		63
Eisenartikel	„	72,990		197,190
Instrumente	„	2,184		1,486
Kleider	„	96		1,666
Zuckerwaaren	„	97,154		262,582
Kupfer, montierte Kupferarbeiten	„	45		1,361
Korallen, bearbeitet	Gulden	419		811
Corinthen	Kilogr.	13,918		29,457
Krämerien	„	1,270		8,758
Leisten	„	404		203
Manufacturen	„	282		5,637
Matten	„	1,293		20,146
Möbel	„	3,794		8,016
Modewaaren	„	900		688
Oel, Baumwolldochte	„	852		42
„ Sesam und andere geniessbare Oele	„	13,391		—
„ Maschinen	„	2,454		122,266
Papier	„	97,302		199,255
Pfeffer	„	38,588		40,636
Piment	„	5,105		9,805
Pflaumen, getrocknet	„	6,598		42,080
Odeurs und Parfümeriewaaren	„	5,604		2,695
Rosinen, nicht besonders besteuert	„	107,735		233,493
„ Korent oder schwarze Rosine, Samos oder Denia Rosine	„	3,811		—
Wagen	„	—		1,800

ntrepôt im Jahr 1906 gelagert waren und daraus versandt wurden.

Total überhaupt.	AUSFUHR.		TOTAL.	SALDO am 31. Dec. 1906.	*An-merkungen.*
	Inländ.	Ausländ.			
2,000	—	—	—	2,000	
9,904	3,400	575	3,975	5,929	
93,841	47,005	20,401	67,406	26,435	
297	—	—	—	297	
4,107	—	2,460	2,460	1,647	
1,758	—	1,758	1,758	—	
561	23	52	75	486	
67,772	44,751	—	44,751	23,021	
5,562,308	465,942	1,656,275	2,122,217	3,440,091	
2,996,100	2,608,661	61,347	2,670,008	326,092	
143	—	—	—	143	
258,101	243,060	—	243,060	15,041	
41,863	30,630	7,375	38,005	3,858	
3,589	2,346	132	2,478	1,111	
23,295	19,047	2,118	21,165	2,130	
728	—	469	469	259	
445,685	287,917	7,406	295,323	150,362	
4,678	670	54	724	3,954	
857	580	35	615	242	
63	44	19	63	—	
270,180	67,739	120,405	188,144	82,036	
3,670	2,355	259	2,614	1,056	
1,762	1,323	428	1,751	11	
359,736	105,347	120,372	225,809	133,927	
1,406	45	1,208	1,253	153	
1,230	1,230	—	1,230	—	
43,375	43,375	—	43,375	—	
10,028	8,076	745	8,821	1,207	
607	388	203	591	16	
5,919	676	4,929	5,605	314	
21,439	21,439	—	21,439	—	
11,810	8,320	821	9,141	2,669	
1,588	1,190	211	1,401	187	
894	894	—	894	—	
13,391	—	13,391	13,391	—	
124,720	56,192	67,938	124,130	590	
296,557	56,266	162,840	219,106	77,451	
79,224	7,594	60,742	68,336	10,888	
14,910	4,928	4,313	9,241	5,669	
48,678	10,619	11,024	21,643	27,035	
8,299	599	4,001	4,600	3,699	
341,228	254,418	61,524	315,942	25,286	
3,811	—	—	—	3,811	
1,800	—	—	—	1,800	

BENENNUNG DER GÜTER.	Massstab.	Vorrat am 1. Jan. 1906.	Aus dem vormaligen amsterd. Entrepôtdock übergebracht.	EINFUHR.
Spezereien, Muskatnussblüte	Kilogr.	189,307		292,855
„ Muskatnüsse	„	1,058,496		871,920
„ Gewürznelken	„	17,973		50,762
„ Zimmt und Cassia	„	105,182		211,430
„ Sacharine	„	—		915
„ Vanille	„	550		476
Stahlarbeiten	„	232		1,548
Sirup, Melado, Melasse und andere zuckerhaltige Flüssigkeiten	„	Netto 31,835		Netto 196,459
Zucker, roher ausländischer Rohrzucker	„	„ 406,481		„ 1,334,398
„ roher ausländischer Rübenzucker	„	„ 3,007,078		„ 58,111
„ roher inländischer Rübenzucker	„	„ 47,197,602	Netto 50,404	„ 27,317,376
„ raffinierter inländischer	„	„ 1,223		„ 10,477
„ basterd, ausländischer	„	„ 11,058		„ 91,175
„ „ inländischer	„	„ 208		—
Sucade	„	19,505		252,137
Tabak, geschnitten, Karotten, Schnupftabak und aller andere fabrizierte Tabak	„	—		105
„ Cigarren	„	1,180		2,007
Teppiche	„	9,828		22,104
Thee	„	2,006,197		7,807,781
Uhrenwerke	stuks	145		2,948
Feigen	Kilogr.	—		1,455
Fleisch von allen Sorten, nicht besonders besteuert und Wurst, frisch oder gesalzen	„	16,615		137,071
„ Schaf-, Schweine- und Speck, gesalzen	„	673		243
„ geräuchert oder getrocknet	„	12,232		143,202
Früchte, alle frissche oder getrocknete Baumfrüchte nicht besonders besteuert	„	58,909		59,339
„ gesalzen oder eingemacht in Branntwein, Essig oder Wasser	„	24		46
Wein	Liter	571,433		544,905
Seife, harte und weiche, unparfümiert	Kilogr.	64		—
Salz, raffiniert	„	—		1,427
Diverse Güter	„	14,889		31,966

Total überhaupt.	AUSFUHR. Inländ.	AUSFUHR. Ausländ.	TOTAL.	SALDO am 31. Dec. 1906.	Anmerkungen.
482,162	10,968	264,587	275,555	206,607	
1,930,416	144,647	575,347	720,084	1,210,332	
68,735	5,950	32,620	38,570	30,165	
316,612	30,591	123,241	153,832	162,780	
915	—	25	25	890	
1,026	65	517	582	444	
1,780	1,513	181	1,694	86	
Netto 228,294	Netto 136,352	Netto 1,031	Netto 137,383	Netto 90,911	
„ 1,740,879	„ 1,055,533	67,285	„ 1,122,818	„ 618,061	
„ 3,065,189	„ 3,045,191	—	„ 3,045,191	„ 19,998	
„ 74,565,382	„ 50,045,725	—	„ 50,045,725	„ 24,519,657	
„ 11,700	—	„ 10,250	„ 10,250	„ 1,450	
„ 103,033	„ 92,186	—	„ 92,186	„ 10,847	
„ 208	—	„ 150	„ 150	„ 58	
271,642	183,815	6,793	190,608	81,034	
105	—	105	105	—	
3,187	1,718	—	1,718	1,469	
31,932	8,371	17,812	26,183	5,749	
9,813,978	3,256,421	4,760,795	8,017,216	1,796,762	
3,093	2,247	666	2,913	180	
1,455	—	—	—	1,455	
153,686	4,662	111,370	116,032	37,654	
916	203	585	788	128	
155,434	100,491	9,313	109,804	45,630	
118,248	72,389	24,096	96,485	21,763	
70	—	70	70	—	
1,116,336	431,270	210,233	641,503	474,833	
64	64	—	64	—	
1,427	—	684	684	743	
46,855	12,122	29,118	41,240	5,615	

BEILAGE C.

TABELLE der Ein- und Ausfuhr und der Vorräte der Freien Güter in den Lagerräumen des Amsterdamschen Entrepôtdocks, während des Jahrs 1906.

BENENNUNG DER GÜTER.	Vorrat am 1 Jan. 1906.		EINFUHR.		AUSFUHR.		Vorrat 31 Dec. 1906.	
Holz, Mahagonie, u.s.w. in Blöcken	13 bl.	—	—	—	13 bl.	—	—	—

BEILAGE D.

TABELLE der Aus- und Einfuhren und der Vorräte von Freien Gütern in den Lagerräumen des Gemeinde-Handels-Entrepôt, während des Jahrs 1906.

BENENNUNG DER GÜTER.	Vorrat am 1 Jan. 1906.		EINFUHR.		AUSFUHR.		Vorrat am 31 Dec. 1906.	
	Kisten	K.G.	Ballen	K.G.	Ballen	K.G.	Kisten	K.G.
Kapokdochte . .	—	—	874	48,994	874	48,994	—	—
Putzbaumwolle .	—	—	4	104	4	104	—	—
Schweinefett . .	8	640	—	—	Kisten 6	495	2	145
Reis	—	—	84,434	8,443,400	Ballen 78,962	7,896,200	Ballen 5,472	547,200
Tapiocamehl . .	—	—	166	16,600	166	16,600	—	—
Bücher	24	4,800	—	—	—	—	Kisten 24	4,800

BEILAGE E.

Allgemeine Einfuhr der bedeutendsten Handelsartikel in Amsterdam, in Vergleich mit der allgemeinen Einfuhr im ganzen Staat, während der zwei letzten Jahre (in Tonnen von 1000 Kg.) *)

SORTE DER ARTIKEL.	Einfuhr in den Staat in 1905	Einfuhr in den Staat in 1906	Einfuhr in Amsterdam in 1905	Einfuhr in Amsterdam in 1906	pCt. des Ganzen in 1905	pCt. des Ganzen in 1906
Rottang	8,471	15,088	7,109	12,665	83.9	83.3
Thee	14,850	15,857	10,093	10,634	68.-	67.1
Spezereien	10,929	11,762	6,515	7,196	59.6	61.2
Schwefel	14,686	11,145	4,582	6,358	31.3	57.-
Tabak und Cigarren	75,541	86,386	37,013	47,858	49.-	55.4
Wein in Fässern	60,011	52,226	19,891	18,816	32.7	36.-
Baumfrüchte	147,275	133,950	58,682	46,336	39.8	34.6
Zucker (roher)	146,996	124,958	66,288	40,762	45.9	32.6
Saat	537,491	488,667	177,939	151,602	33.1	31.-
Roggenmehl	49,398	61,415	13,024	17,780	26.3	28.9
Flachs and Hanf	44,058	46,010	9,425	10,320	21.4	22.2
Spirituosen	19,861	23,363	5,251	4,645	26.4	19.9
Kartoffelmehl	44,088	49,876	7,847	9,653	18.-	19.4
Reis	220,450	247,581	39,464	48,020	17.9	19.4
Manufacturen	74,522	79,773	14,383	14,588	19.3	18.3
Petroleum	546,774	498,370	124,215	90,705	22.7	18.2
Kaffee	102,492	119,087	20,555	20,493	20.-	17.2
Sirup, Melado und Melasse	30,822	36,743	3,212	5,953	10.4	16.2
Salz	132,396	143,048	13,904	21,506	10.5	15.-
Waizenmehl	169,151	200,562	17,116	28,601	10.1	14.5
Papier	122,088	129,016	16,519	17,432	13.5	13.5
Häute, Felle, Leder	48,012	51,950	6,146	6,991	12.8	13.5
Dampf- und andere Maschinen	106,612	112,439	16,569	14,963	15.5	13.3
Krämereien	58,125	61,431	6,759	7,507	11.6	12.2
Metallarbeiten	807,143	849,057	87,302	86,759	10.8	12.-
Droguen, Farbwaaren und Chemicalien	534,149	558,133	75,523	65,226	14.1	11.6
Schiffbau und Zimmerholz	2,185,709	2,406,891	302,084	275,679	13.8	11.4
Glas und Glasartikel	101,302	103,494	11,506	11,843	11.4	11.4
Garne	58,577	62,066	7,547	6,837	12.9	11.-
Wolle	41,770	41,255	3,982	3,974	9.5	9.6
Bier- und Malzextract	20,525	23,954	2,189	2,268	10.6	9.5
Zucker (nicht roh)	61,770	72,551	6,220	5,634	10.-	7.8
Wein in Flaschen	19,258	21,606	1,428	1,627	7.4	7.5
Metall (unbearbeitet)	1,458,626	1,684,778	126,430	124,325	8.6	7.4
Oel	195,623	224,942	12,125	10,764	6.2	4.8
Aschen	77,010	91,692	4,712	4,276	6.1	4.6
Teer und Pech	35,894	36,308	1,909	1,668	5.3	4.6
Steinkohlen	10,580,260	11,337,327	343,027	469,396	3.2	4.1
Fleisch	12,043	12,916	756	511	6.3	4.-
Alles geschälte oder gebrochene Getreide	15,112	9,894	2,785	354	18.4	3.6
	18,989,870	20,337,569	1,692,036	1,732,525	8.9	8.5

*) Entnommen der Statistik über den Monat December.

Allgemeine Ausfuhr der bedeutendsten Handelsartikel aus Amsterdam, in Vergleich mit der allgemeinen Ausfuhr des ganzen Staats, während der letzten zwei Jahre (in Tonnen van 1000 Kg.)

SORTE DER ARTIKEL.	Ausfuhr aus dem Staat in 1905	Ausfuhr aus dem Staat in 1906	Ausfuhr von Amsterdam in 1905	Ausfuhr von Amsterdam in 1906	pCt. des Ganzen in 1905	pCt. des Ganzen in 1906
1 Thee	10,393	11,638	9,004	9,422	86.6	89.6
2 Rottang	9,458	13,233	6,748	10,508	71.3	79.4
3 Spezereien	9,776	13,727	5,794	9,103	59.3	66.3
4 Zucker (nicht roh) .	143,045	189,249	90,248	124,077	60.9	65.5
5 Tabak und Cigarren	69,723	72,755	39,716	43,218	56.9	59.3
6 Schwefel.	14,244	10,719	3,407	5,571	23.9	52.-
7 Reis.	121,949	125,925	42,680	53,278	34.9	42.3
8 Kartoffelmehl und Fabrikate davon . .	105,192	113,859	34,199	39,333	32.5	34.5
9 Wein in Fässern . .	49,504	46,633	14,467	15,791	29.2	33.9
10 Sirup, Melado und Melasse	15,816	20,567	3,097	6,311	19.6	30.7
11 Bier und Malzextract	25,324	27,382	7,971	7,136	31.5	22.5
12 Roggenmehl	36,366	47,635	5,871	9,463	16.2	19.9
13 Manufacturen . . .	72,407	76,623	12,754	15,086	17.6	19.8
14 Kaffee	82,110	84,549	15,316	16,346	18.7	19.3
15 Früchte	115,429	108,692	17.966	19,498	15.6	17.9
16 Fabrik-, Landbau-, Dampf- und andere Maschinen	72,529	74,767	12.287	10,868	16.9	14.5
17 Käse	45,432	48,803	6,118	6,464	12.7	13.2
18 Lumpen	93,269	105,623	9,433	13,876	10.1	13.1
19 Metall (Arbeiten von)	594,440	667,966	58,054	68,238	9.8	12.1
20 Spirituosen	47,430	50,911	5.124	5,840	10.8	11.5
21 Wolle	37,463	34,683	3,793	3,903	10.1	11.2
22 Droguen, Farbwaaren und Chemicalien	399,404	442,007	57,186	46,345	14.3	10.5
23 Petroleum	350,724	289,375	61,782	28,487	17.6	9.8
24 Papier.	208,186	226,295	16,953	21,161	8.1	9.3
25 Oel	192,205	223,007	15,463	20,417	8.-	9.2
26 Häute, Felle, Leder.	44,579	47,748	3,802	4,261	8.5	8.9
27 Metall (unbearbeitet) auch Sehmiede-, Stabruteneisen u.s.w.	1,164,543	1,449,057	90,656	116,981	7.7	8.1
28 Glas und Glasartikel	88,451	83,457	6,495	6.778	7.3	8.1
29 Krämereien	42,659	48,333	2,623	3,906	6.1	8.1
30 Wein auf Flaschen.	18,272	19,464	1,080	1,424	5.9	7.3
31 Flachs und Hanf. .	69,062	65,378	4,357	4,611	6.2	7.1
32 Aschen	52,451	70,705	5,123	4,632	9.8	6.5
33 Butter.	23,419	25,661	1.199	1,656	5.1	6.5
34 Steingut und Porzellan	162,611	186,152	9,490	11,635	5.8	6.2
35 Zucker (roh). . . .	82,619	112,186	7,767	4,551	9.4	4.-
36 Stein	998,760	990,211	16,946	15,498	1.7	1.5
37 Baumwolle (ungesponnen).	62,085	60,500	455	662	0.7	1.1
	5,732,429	6,264,169	705,424	786,325	14.02	12.5

BEILAGE F.

VERZEICHNIS der Artikel, deren allgemeine Einfuhr in Amsterdam, wärend des Jahrs 1906 zugenommen hat.

BEZEICHNUNG DER ARTIKEL.	Allgemeine Einfuhr in Amsterdam in Tonnen von 1000 K.G.		
	1906	1905	1904
Rottang	**12,665**	7,109	6,011
Thee	**10,634**	10,093	9,857
Spezereien	**7,196**	6,515	6,111
Tabak und Cigarren	**47,858**	37,013	44,757
Schwefel	**6,858**	4,582	7,054
Roggenmehl	**17,780**	13,024	15,361
Flachs und Hanf	**10,820**	9,425	14,565
Manufacturen	**14,588**	14,383	13,594
Kartoffelmehl	**9,653**	7,847	8,953
Reis	**48,020**	39,464	36,026
Papier	**17,432**	16,519	14,094
Häute, Felle, Leder	**6,991**	6,146	6,296
Krämereien	**7,507**	6,759	6,196
Glas und Glasarbeiten	**11,843**	11,506	9,614
Bier und Malzextract	**2,268**	2,189	1,775
Salz	**21,506**	13,904	13,867
Sirup, Melado und Melasse	**5,953**	3,212	6,217
Waizenmehl	**28,601**	17,116	16,186
Wein auf Flaschen	**1,627**	1,428	1,266
Steinkohlen	**469,396**	343,027	230,037

Verzeichnis der Artikel, deren allgemeine Ausfuhr in Amsterdam, während des Jahrs 1906 zugenommen hat.

BEZEICHNUNG DER ARTIKEL.	Allgemeine Ausfuhr von Amsterdam in Tonnen von 1000 K.G.		
	1906	1905	1904
Thee	**9 422**	9,004	7,873
Rottang	**10,508**	6,748	4,936
Zucker (nicht roh)	**124,077**	90,248	145,869
Spezereien	**9 103**	5,794	6,009
Tabak und Cigarren	**43,218**	39,716	38,752
Käse	**6,464**	6,118	6.112
Reis	**53,278**	42,680	42,730
Kartoffelmehl und Fabrikate davon	**39,333**	34,199	30,458
Wein in Fässern	**15,791**	14.467	13,004
Schwefel	**5,571**	3,407	7.888
Sirup, Melado und Melasse	**6,311**	3,097	4,501
Kaffee	**16,346**	15,316	20,872
Manufacturen	**15,086**	12,754	12,728
Roggenmehl	**9,463**	5,871	8,577
Spirituosen	**5,840**	5,124	5,574
Wolle	**3,903**	3,793	5,359
Lumpen	**13,876**	9,433	8,255
Metall (Arbeiten von)	**68,238**	58,054	59,105
Häute, Felle, Leder	**4,261**	3,802	4,184
Papier	**21,161**	16,953	18,370
Oel	**20,417**	15,463	15,096
Metall (unbearbeitet), wie Schmiede-, Stab-, Ruteneisen u. dgl.	**116,981**	90,656	64,597
Glas und Glasartikel	**6,778**	6 495	5,143
Flachs und Hanf	**4,611**	4,357	8,265
Krämereien	**3,906**	2,623	2,948
Wein in Flaschen	**1,424**	1,080	1,263
Steingut und Porzellan	**11,635**	9,490	8,901
Butter	**1,656**	1,199	1,394
Baumwolle (ungesponnen)	**662**	455	640

BEILAGE G.

STATISTISCHE ANGABEN des Postbureaus in Amsterdam betreffend den Postverkehr in 1906.

	HAUPTSTELLE.		NEBENSTELLEN.	
	ANZAHL.	BETRAG.	ANZAHL.	BETRAG.
BRIEFPOST.				
Empfangene Briefe (nur für Amst. best.)	20,933,394	—	—	—
„ Briefkarten „ „ „ „	12,945,022	—	—	—
„ Drucksachen „ „ „ „	24,676,648	—	—	—
„ Dienstbriefe „ „ „ „	1,469,758	—	—	—
„ Muster von Waaren „ „ „	945,660	—	—	—
„ Eingeschriebene Stücke „ „	911,153	—	—	—
Versandt „ „ „ „	790.594	—	—	—
Ausbezahlte Postanweisungen	702,287	ƒ10,807,129.50	254,365	ƒ2,332,881.41
Versandt „	260,950	„ 4,340,840.65	314,867	„ 4,666,935.15
Ausbezahlte Postbeweise	5,655	„ 30,316.44	—	—
Ausgegeben „	3,334	„ 15,992.12	—	—
Zur Einziehung empfangene Quittungen .	371,922	„ 4,158,866.65½	—	—
„ „ versandte „ .	1,143,482	„ 14,519,910.21	—	—
PACKETPOST.				
Angekommene Postpakete	659,126	—	—	—
Versandt „	498,780	—	—	—
POSTSPARBANK.				
Ausgegebene Bücher	5,168	—	16,031	—
Einlagen in die Reichspostsparbank. .	83,828	„ 2,822,942.06	263,285	„ 7,479,797.17½
Ausbezahlungen aus der Reichspostsparbank	51,867	„ 2,499,115.48½	136.087	„ 6,749,514.52½
Verkaufte Briefmarken, Briefkarten, u. s. w.	—	„ 2,798,702.63½	—	—
Der Umsatz (Einnahmen und Ausg.) betrug:				
in 1890	—	„ 16.567,000.—	—	—
„ 1895	—	„ 30,500,000.—	—	—
„ 1900	—	„ 50,302,611.77½	—	—
„ 1901	—	„ 52,673,528.10	—	—
„ 1902	—	„ 57,252,271,54	—	—
„ 1903	—	„ 62,260,683.21	—	—
„ 1904	—	„ 66,416,791.18	—	—
„ 1905	—	„ 73,119,167.78	—	—
„ 1906	—	„ 79,571,328.38	—	—

BEILAGE III.

Reichstelegraphbureau in Amsterdam, Verkehr 1906.

HAUPTSTELLE.

Aufgegeben	627,712	Telegr.
Bestellt.	728,641	„
Uebernommen und weiter telegr.	5,324,838	„
Direct gewechselt zwischen Deutschland und England (über die Niederl.)	250,809	„
Direct gewechselt zwischen inländ. Bureau's über Amsterdam	99,689	„
Total . . .	7,031,689	Telegr.

NEBENSTELLEN.

	Aufgegeben.	Bestellt.	Total.	
Amstel	46,070	37,794	83,864	Telegr.
Bilderdijkstraat	9,761	25,453	35,214	„
Bloemgracht *)	7,232	—	7,232	„
Van Eeghenstraat.	10,705	18,038	28,743	„
Haarlemmerplein	11,770	17,618	29,388	„
Handelskade	4,686	4,513	9,199	„
Van der Helststraat	8,699	21,859	30,558	„
Hemonystraat	12,404	13,874	26,278	„
Hobbemastraat	24,006	33,855	57,861	„
Kerkstraat	31,634	39,691	71,325	„
Linnaeusstraat.	10,701	19,254	29,955	„
Overtoom	3,233	3,416	6,649	„
Prins Hendrikkade	22,226	29,156	51,382	„
Schreierstoren*) (geschl. 15 Maart)	2,329	—	2,329	„
Tulpplein	37,899	39,377	77,276	„
Veemarkt †)	4,425	1,775	6,200	„
Watergraafsmeer	4,860	7,397	12,257	„
Mercurius *) (eröffnet 16 Maart).	15,550	—	15,550	„

Reichstelephondienst.

Von u. nach Plätzen in den Niederl.	923,271	Gespräche.
„ „ „ „ „ Belgien	19,989	„
„ „ „ „ „ Deutschland . . .	19,162	„

*) Allein geöffnet für Aufgabe von Telegrammen.

†) Allein geöffnet am Montag, Mittwoch und Samstag.

BEILAGE I.

Nach der Statistik wurden in 1906 von der Arrondissements-rechtbank in Amsterdam 369 Fallimente ausgesprochen:

Von der Fallierten übten aus das Fach von:

Bearbeitung von Diamant und andern Edelsteinen und feinen Steinen	10
Buch- und Steindruckerei, Drucken von Holzschnitten, Stahl- und Kupferstichen, Photographie u. s w.	5
Baubetriebe (einsch. Reinigen von Gebäuden und Anlegen, Unterhalten und Reinigen von Wegen und Strassen, auch Gemeindedienst)	45
Chemische Industrie, Fabrikation von Kerzen, Oel, Firniss, Fett, Seife, explodierbaren Stoffen, Farbstoffen	1
Holz-, Kork-, Strohbearbeitung, Schneide- und Dreharbeiten von verschiedenen Stoffen	8
Verfertigung und Reinigung von Kleidern, Betten u. s. w., einschl. Färben, soweit dies nicht zur Textilindustrie gehört, Barbiere und Badbesitzer	9
Kunstindustrie	
Verfertigung von Leder und Gegenständen daraus (aus Wachstuch und Cautchouc)	8
Bearbeitung von Metallen, Verfertigung von Dampf- und andern Maschinen, Instrumenten, Kriegsmaterial, Schiffsbau, Wagenfabrikation	9
Papierindustrie, textile Industrie	4
Fabrikation von Gas und Electricität	1
Bereitung von Nahrungs- und Genussmitteln	36
Handel in:	
Grundstoffen	9
Kleidungsgegenständen	40
Nahrungs- und Genussmittel	53
Wohnungsgegenstände	9
Papier-, Buch- und Kunstwerke (incl. Tagblätter)	2
Luxusartikel	3
Lebendes Vieh und Vögel	1
Andere Waaren	19

Verkehrswesen	14
Credit- und Bankwesen (einschl. Geld- und Effectenhandel)	5
Versicherungswesen	5
Uebrige Fallissemente	73
Total	369

Aufgehoben oder vernichtet wurden 160 Fallissemente; d. h. aufgehoben wegen Mangels an Aktiva 138 und für nichtig erklärt 22.

I. Percentsweise Austeilung an Gläubiger in 43 Fallitmassen durch Accord erledigt.

Davon waren:

A. 1849 concurrierende Gläubiger mit einem Totalbetrag von ƒ 788,315.66½ concurrenter Schuld und erhielten:

26	Gläubiger	in	2	Massen	1 pCt.
151	"	"	4	"	2 "
29	"	"	2	"	3 "
40	"	"	1	"	4 "
292	"	"	3	"	5 "
20	"	"	1	"	5¼ "
156	"	"	2	"	8 "
323	"	"	10	"	10 "
26	"	"	1	"	12 "
139	"	"	2	"	14 "
19	"	"	1	"	15 "
64	"	"	1	"	17 "
36	"	"	1	"	18 "
103	"	"	2	"	25 "
26	"	"	1	"	30 "
165	"	"	1	"	32, "
48	"	"	2	"	40 "
52	"	"	2	"	40,8 "
16	"	"	1	"	54 "
10	"	"	1	"	80 "
108	"	"	2	"	unbekannt
Zusammen 1849	Gläubiger	in	43	Massen.	

B. 209 präferente Gläubiger mit einem Totalbetrag der Schuldforderungen von ƒ 95,343.07½.

Diese erhielten alle 100 pCt. in 40 Massen, während in 3 Massen keine präferente Schuld verifiziert wurde.

II. Percentsweise Austeilung an Gläubiger in 152 Massen erledigt durch Verrechnung.

A. 3760 concurrente Gläubiger mit einem Betrag von ƒ 1,537,956.80 an concurrenten Schuldforderungen.

Davon erhielten:

965	Gläubiger	in	56	Massen	. . . .	Nihil.
20	„	„	1	„	. . . . .	0.334 pCt.
16	„	„	1	„	. . . . .	0.38 „
29	„	„	1	„	. . . . .	0.40 „
164	„	„	5	„	. . . . .	0.50 „
107	„	„	5	„	. . . . .	1 „
17	„	„	1	„	. . . . .	1.08 „
10	„	„	1	„	. . . . .	1.17 „
31	„	„	2	„	. . . . .	1.25 „
16	„	„	1	„	. . . . .	1.27 „
19	„	„	1	„	. . . . .	1.30 „
23	„	„	1	„	. . . . .	1.45 „
6	„	„	1	„	. . . . .	1.50 „
156	„	„	1	„	. . . . .	1.70 „
13	„	„	1	„	. . . . .	1.75 „
14	„	„	1	„	. . . . .	1.76 „
30	„	„	1	„	. . . . .	1.83 „
200	„	„	6	„	. . . . .	2 „
24	„	„	1	„	. . . . .	2.15 „
14	„	„	1	„	. . . . .	2.62½ „
15	„	„	1	„	. . . . .	2.65 „
73	„	„	3	„	. . . . .	3 „
69	„	„	1	„	. . . . .	3.16 „
14	„	„	1	„	. . . . .	3.23 „
147	„	„	2	„	. . . . .	3.30 „
24	„	„	1	„	. . . . .	3.70 „
60	„	„	1	„	. . . . .	3.75 „
24	„	„	1	„	. . . . .	4.50 „
89	„	„	3	„	. . . . .	5 „
41	„	„	1	„	. . . . .	5.43 „
59	„	„	2	„	. . . . .	6 „
42	„	„	3	„	. . . . .	6.50 „
20	„	„	1	„	. . . . .	7 „
19	„	„	1	„	. . . . .	7.30 „

5	Gläubiger	in	1	Massen	7.50 pCt.
18	„	„	1	„	7.80 „
79	„	„	2	„	8 „
42	„	„	1	„	9 „
10	„	„	1	„	9.22 „
13	„	„	1	„	9.77 „
89	„	„	1	„	10.12½ „
15	„	„	1	„	10.50 „
108	„	„	1	„	10.55 „
16	„	„	1	„	10.70 „
30	„	„	1	„	11 „
20	„	„	1	„	11.50 „
5	„	„	1	„	11.75 „
21	„	„	1	„	12.50 „
29	„	„	1	„	12.80 „
22	„	„	2	„	13.50 „
32	„	„	1	„	13.90 „
32	„	„	1	„	15.40 „
39	„	„	1	„	16 „
16	„	„	1	„	16.60 „
54	„	„	1	„	17 „
12	„	„	1	„	17.10 „
12	„	„	1	„	18.50 „
52	„	„	1	„	18.64 „
11	„	„	1	„	20 „
9	„	„	1	„	21 „
57	„	„	3	„	25 „
30	„	„	1	„	27 „
15	„	„	1	„	28 „
86	„	„	1	„	30.50 „
30	„	„	1	„	35 „
85	„	„	1	„	43.50 „
24	„	„	1	„	55.50 „
14	„	„	1	„	73 „
58	„	„	3	„	100 „

Zusammen 3760 Gläubiger in 152 Massen.

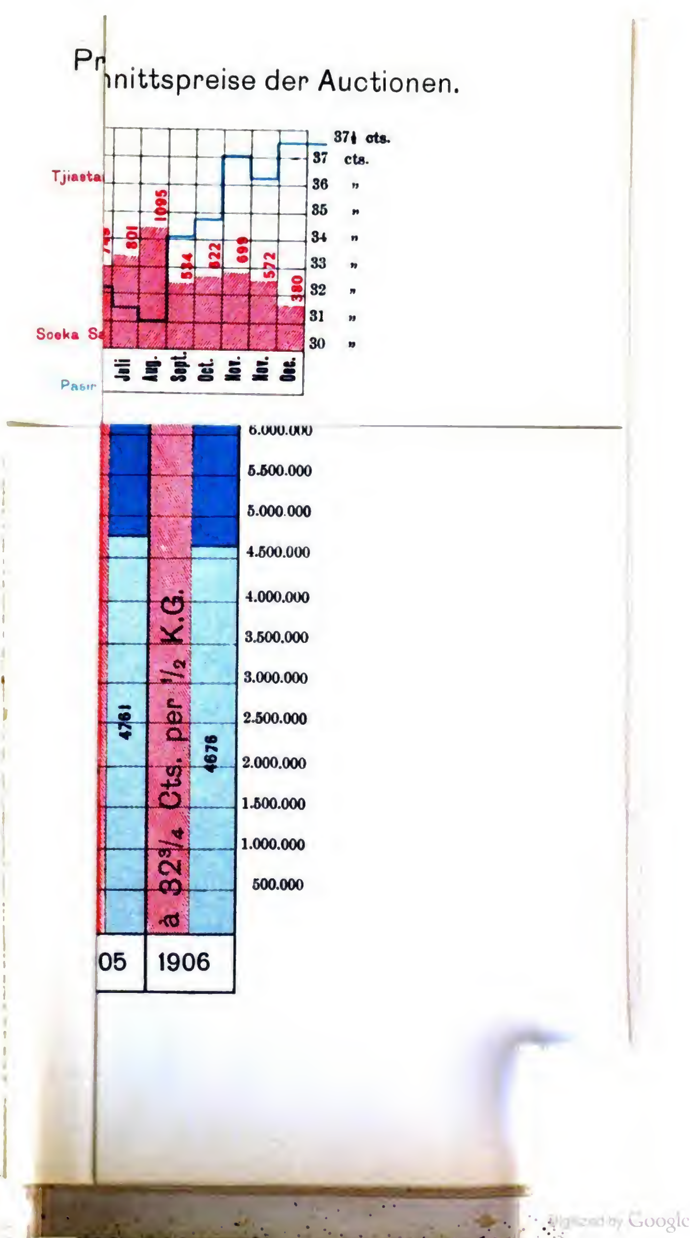
B. 503 präferente Gläubiger mit einem Totalbetrag an preferenter Schuldforderung von ƒ 77,176.28½.

Davon erhielten:

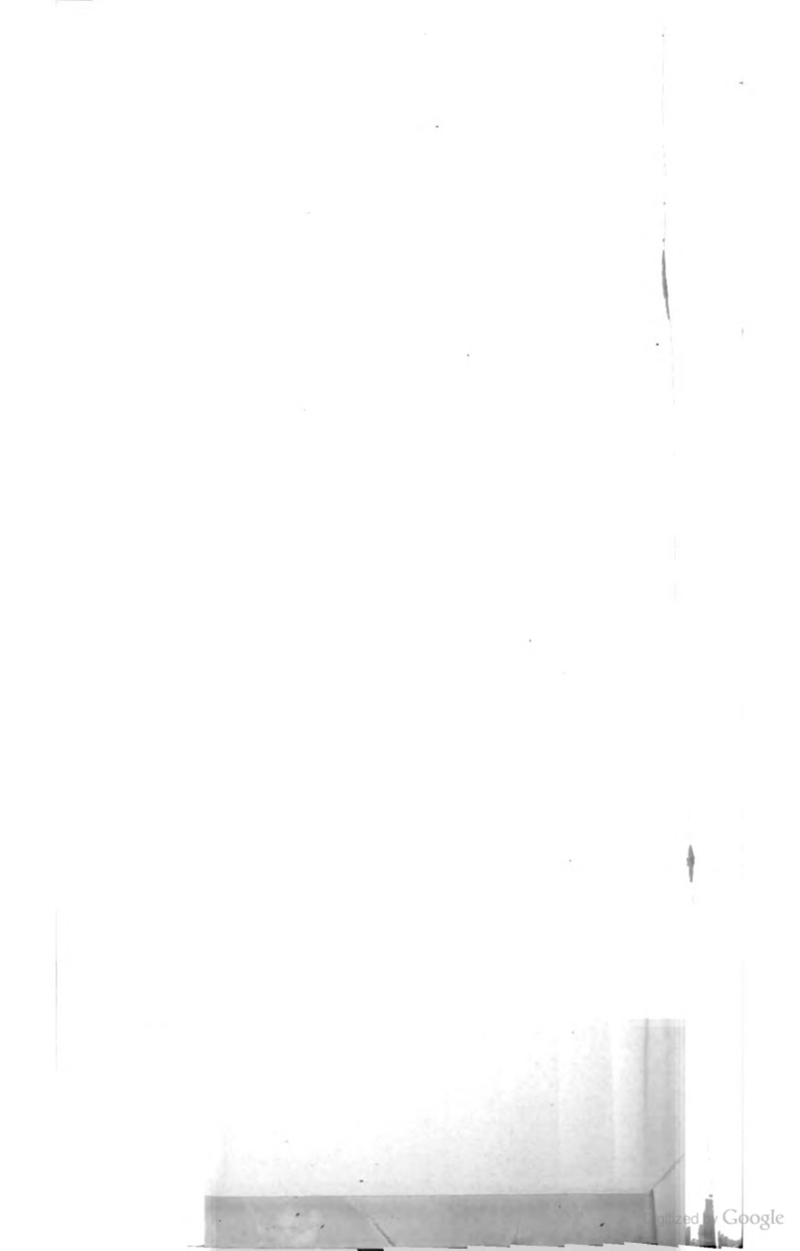
132	Gläubiger	in	35	Massen	Nihil.
8	„	„	2	„	8 pCt.
3	„	„	1	„	10 „

3	Gläubiger	in	1	Massen	. . . . .	11	pCt.
8	„	„	1	„	. . . . .	13	„
2	„	„	1	„	. . . . .	16	„
6	„	„	1	„	. . . . .	20	„
16	„	„	3	„	. . . . .	28	„
4	„	„	1	„	. . . . .	30	„
3	„	„	1	„	. . . . .	35	„
2	„	„	1	„	. . . . .	40	„
7	„	„	1	„	. . . . .	45	„
4	„	„	1	„	. . . . .	49	„
10	„	„	2	„	. . . . .	50	„
2	„	„	1	„	. . . . .	60	„
7	„	„	1	„	. . . . .	65	„
3	„	„	1	„	. . . . .	68	„
16	„	„	3	„	. . . . .	70	„
5	„	„	2	„	. . . . .	75	„
1	„	„	1	„	. . . . .	77	„
4	„	„	2	„	. . . . .	80	„
30	„	„	4	„	. . . . .	90	„
8	„	„	1	„	. . . . .	93.68	„
229	„	„	80	„	. . . . .	100	„

Zusammen 503 Gläubiger in 148 Massen.



Pr nittspreise der Auctionen.
Tjiasta
Soeka S
Pasir
37½ cts.
37 cts.
36 "
35 "
34 "
33 "
32 "
31 "
30 "
801
1095
584
822
699
572
380
Juli
Aug.
Sept.
Oct.
Nov.
Nov.
Dec.
6.000.000
5.500.000
5.000.000
4.500.000
4.000.000
3.500.000
3.000.000
2.500.000
2.000.000
1.500.000
1.000.000
500.000
4761
4676
à 32¾ Cts. per ½ K.G.
05
1906



in

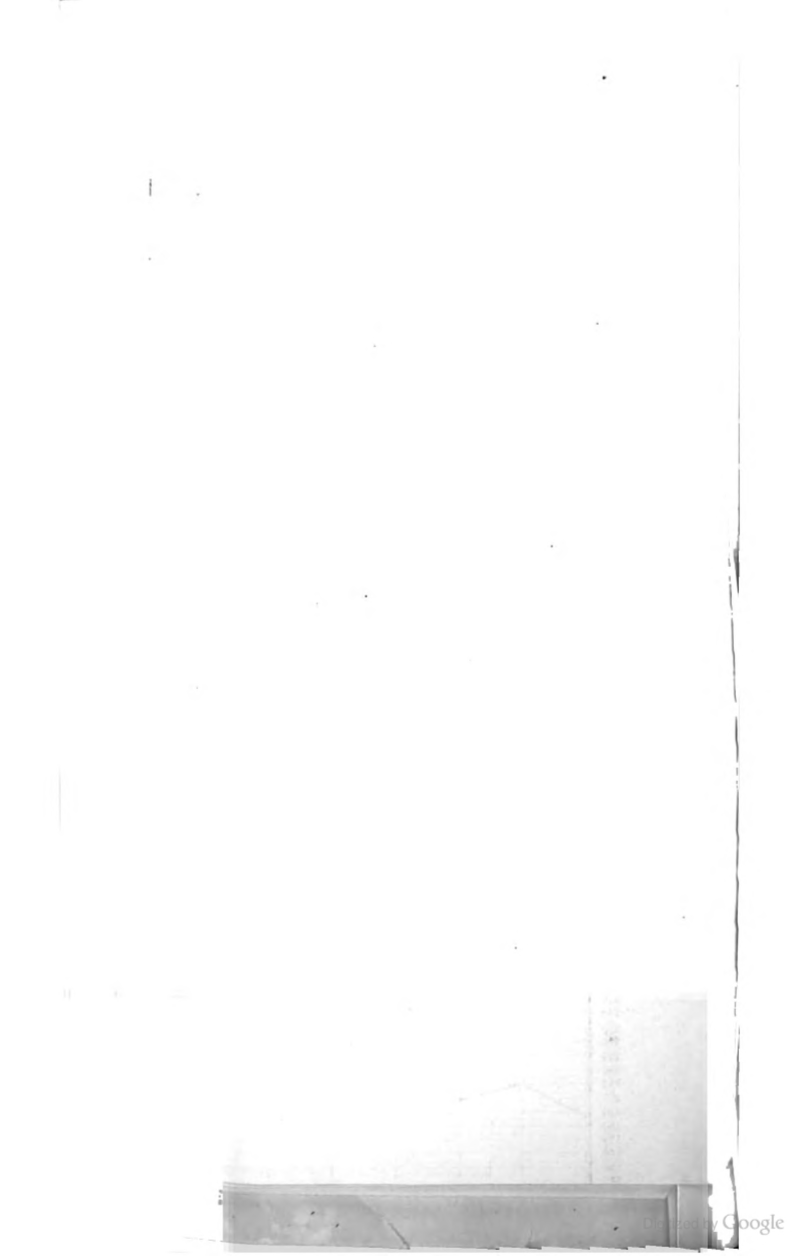
m *Bericht über das Jahr 1906.*

In T In·
T Ausklarierungen in Lobith
am betreffend.

G.

Ausklariert.

EL.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.
hwefelsäure.	2	145	—	—	—
bearbeitet..	769	2135	2196	1845	4159
in Blöcken.	7479	7229	3121	4614	10708
A Metalle	2957	5936	7327	11427	12151
....	1937	2583	2440	2044	2550
Sc , Sirup...	12915	11406	8315	8395	8909
, Cacao....	1816	2317	2853	2631	2105
....	2812	3340	4358	5982	5680
fabrikate...	6653	10161	12821	10897	18503



Von einer beschränkten Anzahl Exemplare sind am Bureau der Kammer zu den angegebenen Preisen noch zu haben:

Titel	Preis
Algemeen plan voor den aanleg van Havenwerken te Amsterdam volgens het ontwerp der Transito-Commissie	f 1.—
Kaart van het Noordzee-kanaal	„ 1.—
Plan der Houthaven te Amsterdam (1900) . . .	„ 0.50
Handelskade te Amsterdam	„ 0.50
Plaat van de Nieuwe Zeeschutsluis te IJmuiden . (Mit englischem Text).	„ 0 25
Situatie van de Handelskade, IJ-kade en Ertskade	„ 0.25
Plaat van het Nieuw „Gemeentelijk Handels-Entrepôt"	„ 0.50
Nederland en Amsterdam in 1900—1901 (Statistische Daten)	„ 0.75
Ontwikkeling van de Amsterd. Markt (Statistische Daten 1895—1904)	„ 0.25
Plattegrond van de Nieuwe Beurs	„ 0.25
Kaart en Situatie van de IJ-kade (1903) . . .	„ 0.50
Kaart van het Havengebied van Amsterdam 1905	„ 0.50
Amsterdam—Rijnkanaal . . . . Beschrijving door Jhr. C. Bloys van Treslong.	„ 0.50
Idem idem (Deutsch)	„ 0.50
Jaarverslag der Kamer over 1906	„ 2.50
Idem idem over een der vorige jaren, per deel (vom Jahresbericht über 1905 sind keine Exemplare in niederländischen Text mehr vorhanden)	„ 2.50
Idem Englischer Text über eines der Jahre 1893—1905	„ 2.50
Verslag van de Commissie belast met het onderzoek naar maatregelen tot verbetering van het Noordzee-kanaal	„ 1.50
Rapport en Schema der Commissie tot de Reorganisatie der Kamers van Koophandel en Fabrieken	„ 1.—

NB. Die Jahresberichte sind auch durch Vermittelung des Buchhändlers Johannes Müller, Singel 286 in Amsterdam zu beziehen.




HANDELSKAMMER VON AMSTERDAM.

BERICHT

ÜBER DEN ZUSTAND VON

HANDEL, SCHIFFAHRT UND INDUSTRIE

IM JAHR

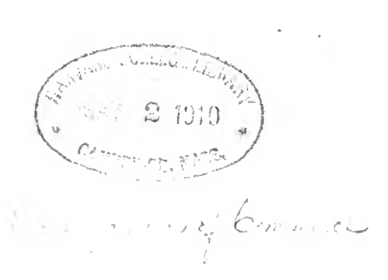
1907.

—

AMSTERDAMSCHE BOEK- EN STEENDRUKKERIJ,

v/h. ELLERMAN, HARMS & Co.



INHALT.

KAPITEL I. **Allgemeine Uebersicht und Handlungen der Kammer** . . . . . Seite 1
Zusammensetzung der Kammer . „ 3
Allgemeine Uebersicht . . . . . „ 5
Ertrag der Staatseinnahmen . . . „ 9
Preisbewegung . . . . „ 12
Allgemeine Ein- und Ausfuhr . . „ 15
Handelsbeziehungen . . . . . . „ 17
Consuläre Vertretung . . . . . „ 20
Handelsverträge . . . . „ 21
Zustand in Ostindien . . . . . „ 22
„ „ Surinam . . . . . . „ 26
Arbeitergesetzgebung. . . . . . „ 28
Geld- und Fondshandel . . . . „ 31
Schiffahrtsbewegung . . . . . . „ 34
Ymuiden . . . . „ 37
Nordseekanal . . . . „ 39
Regelmässige Dampferlinien . . . „ 42
Hafeneinrichtungen . . . . . . „ 42
Fertigstellung der Ykade zum Betrieb . . . . „ 42
Anlegeplätze Kohlenboote Westerdoksdijk . . . . „ 43
Petroleumhafen . . . . „ 43
Holzhafen . . . . „ 44
Handelskade . . . . „ 45
Y- und Erzkaden . . . . . . „ 46
Eisenbahnbassin . . . . . . „ 47
Gemeinde Handelsentrepôt . . „ 47
Entrepôtdock (ehemaliges Reichsentrepôt) . . . . „ 49
Rheinfahrt . . . . „ 49
Binnenfahrt . . . . „ 50
Verschiedenes . . . . „ 50
Schiffersgesetz . . . . „ 50
Vorschuss Dampferverbindung mit Argentinien und Brasilien . . . „ 52

Für die Schiffahrt hinderliche Lichter . . . . Seite 54
Oosterdokschleuse: . . . . . . „ 55
Overtoomsche Schleuse . . . . . „ 55
Gesetzentwurf zur Erhebung einer Einkommenssteuer . . . . . „ 56
Aufsicht von Beamten ausserhalb der gewöhnlichen Dienstzeit . . „ 58
Tarif für Einfuhrzölle in Niederl. Indien . . . . „ 60
Eisenbahnverbindung Amsterdam-Bremen—Hamburg . . . . . „ 61
Diamantindustrie in Südafrika . . „ 62
Staatsaufsicht auf Instrumente zum Wägen . . . . „ 63
Post . . . . „ 63
Telegraph . . . . „ 67
Telephon (Gemeinde) . . . . . „ 70
Ertrag der Stempelsteuer . . . . „ 72
Fallissemente . . . . „ 72
Tabelle des Werts der Ausfuhr von Amsterdam nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika vom 1. Januar 1903 bis 1. Januar 1907 „ 75

KAPITEL II. **Handel** . . . . „ 77
Allgemeine Uebersicht . . . . . „ 77
Anchovis . . . . „ 79
Rottang. . . . . „ 80
Cacao . . . . „ 81
Cacaobutter . . . . „ 82
Copra . . . . „ 83
Droguen . . . . „ 84
Cassia Fistula . . . . „ 84
Cassia Vera . . . . „ 85
Cubeben . . . . „ 86
Gummi-Benzoë . . . . „ 86
Gummi Copal . . . . „ 87
Gummi Damar . . . . „ 88
Gummi elasticum . . . . „ 89
Balata . . . . „ 89
Chinarinde. . . . . „ 90
Tapioca Mehl . . . . „ 92
Spirituosen . . . . „ 92
Arak . . . . „ 92
Rum . . . . „ 92
Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte, Oelsaat und Oele . . . . „ 92
Weizen . . . . „ 94
Weizenmehl . . . . „ 94

Roggen . . . . Seite 94
Gerste . . . . „ 95
Hafer . . . . „ 95
Buchweizen und Grütze . . . . „ 96
Mais . . . . „ 96
Erbsen und Bohnen . . . . . . „ 96
Leinsaat. . . . . „ 96
Kohlsaat . . . . „ 97
Leinöl . . . . „ 97
Rüböl . . . . „ 100
Holz . . . . „ 102
Häute . . . . „ 103
Indigo . . . . „ 106
Kapok . . . . „ 106
Baumwolle . . . . „ 108
Kaffee . . . . „ 108
Petroleum . . . . „ 112
Reis . . . . „ 113
Spezereien . . . . „ 115
Zucker . . . . „ 118
Tabak . . . . „ 121
Tee . . . . „ 127
Zinn . . . . „ 128
Faserstoffe. . . . . „ 131
Getrocknete Früchte . . . . . . „ 131
Südfrüchte . . . . „ 132
Angaben der Anfuhren der Niederl. Handel-Maatschappij . . . . . „ 133
Herkunft von Getreide, Mehl und ölhaltenden Saaten in Amsterdam eingeführt . . . . „ 134
Monatliche und jährliche Durchschnittspreise einiger hauptsächlicher Handelsartikel in Amsterdam . . . . „ 137
In- und Ausfuhr von Holz in den Niederlanden . . . . „ 138
Engroshandel und Ladengeschäft . . . . „ 139
Nahrungs- und Genussmittel . . „ 141
Konfektions-, Stückgüter und Modeartikel . . . . „ 147
Diverse Artikel . . . . „ 154
Statistische Uebersicht über die Märkte in Amsterdam . . . . „ 168

KAPITEL III. **Schiffahrt** . . . . „ 174
Allgemeine Uebersicht . . . . . „ 174
Angekommene Schiffe in Amsterdam . . . . „ 175
Angekommene Schiffe in Ymuiden „ 176

Einklarierungen in Amsterdam . . Seite 180
Ausklarierungen „ „ . . „ 212
Kauffahrteiflotte (niederländische) . „ 216
„ (Amsterdamsche) . „ 220
Anbau von Schiffen . . . . „ 223
Zustand des Frachtenmarktes . . „ 227
Mitteilungen über Reedereien und Dampfschiff Gesellschaften . . . „ 236
Idem von Cargadors u. Expeditionshäusern . . . . „ 248
Binnenfahrt . . . . „ 253
Rheinfahrt . . . . „ 256

Tabellen.

A. Tiefgang der durch die Nordseeschleusen geschleusten Schiffe . „ 264
B. Anzahl und Inhalt der durch die Nordseeschleusen geschleusten Schiffe . . . . „ 266
C. Anzahl Schiffe durch die Oranjeschleusen geschleust . . . . . „ 267
E. Ständige direkte Dampferlinien von Amsterdam . . . . . . „ 268
F. Dampferverbindungen von Amsterdam mit dem Binnenland in 1906 . . . . „ 269
G. Regelmässiger Schiffdienst und Marktkähne ausgehend von Amsterdam . . . . „ 270
H. Auswanderung . . . . „ 274

KAPITEL IV. **Industrie** . . . . „ 279
Algemeine Uebersicht . . . . . „ 281
Uebersicht der verschiedenen Betriebe . . . . „ 283
I. Nahrungs und Genussmittel . . „ 283
Brauereien . . . . „ 283
Essigfabriken . . . . „ 283
Likörfabriken . . . . „ 283
Cigarrenfabriken . . . . . . „ 284
Kaffeeschälereien . . . . . . „ 284
Reisschälmühlen . . . . . . „ 284
Zuckerraffinereien . . . . . . „ 284
Brot- und Zwiebackbäckereien . „ 284
Cacao- und Chocoladefabriken . „ 285
Mineralwasserfabriken, Früchtenwein und Marmeladefabriken. „ 285
Milcheinrichtungen und Fabriken von sterilisierter Milch . . . „ 285
Eau de Cologne u. Parfümerieen „ 286
Seife . . . . „ 287
Sodafabriken . . . . „ 288

II. Metall- und Holzbearbeitung . . . Seite 289
Gold- und Silberschmiede . . . . „ 289
Cement-Eisenwerke . . . . „ 289
Dampfsägereien und Dampfzimmerfabriken . . . . „ 289
Jalousieen- und Rollädenfabriken . „ 289
Automobil- und Fahrradfabriken . „ 290
Kupferarbeiten, Metallwaaren und Lackarbeiten . . . . „ 290
Möbel und Amöblements . . . . „ 291

III. Schiffsbau, Dampfmaschinen, Eisen- und Stahlindustrie . . . . . . „ 291
Maschinenbau und Verfertigung von Eisenbahnmaterial . . . . . . „ 293

IV. Druckereibetriebe . . . . „ 294
Buch-, Kupferdruck-, Steindruckereien, Buchbindersbetriebe . . . „ 294
Cartonnagefabriken . . . . „ 294
Schriftgiesserei . . . . „ 295

V. Diverse . . . . „ 295
Diamantindustrie . . . . „ 295
Baufächer . . . . „ 300
Holzbereitung gegen Verderben . . „ 301
Bürstenfabriken . . . . „ 301
Amsterdamsche Caoutchoukfabrik . „ 301
Fabrik für plastische Verpackung . „ 301
Chemische Fabriken . . . . „ 302
Fabrik der Pharmaceutische Handelsvereeniging . . . . „ 302
Magnesit-Mahlen . . . . „ 302
Farbfabriken . . . . „ 303
Oelfabriken. . . . . „ 303
Fabrik feiner Oele . . . . „ 303
Spiegel- und Leistenfabriken . . . „ 303
Fabriken für electrische Stromlieferung und Installations-bureaus für electrischen Strom. . . . . „ 303
Gemeindegasfabrieken. . . . . . . „ 305
Verzeichnis der Anzahl der im Gebrauch stehenden Gasmotoren. . „ 307
Verzeichnis von Actiengesellschaften und Firmen . . . . „ 308
Ausfuhr vom Bier und Malzextrakt „ 314
Ausfuhr von Likören. . . . . . . „ 315
Verzeichnis der Anzahl der im Gebrauch stehenden Dampfkessel für industrielle Zwecke in Amsterdam „ 316

KAPITEL V.	**Geld- und Fondshandel**	Seite	317
	Allgemeine Uebersicht	„	319
	Berichte finanzieller Institute in hiesiger Stadt	„	379
	Niederl. Bank: Tabelle der wöchentlichen Bilanzen u.s.w.	„	386
	Wechsel, edle Metalle und Geldmärkte.	„	389
	Höchster und niedrigster Wechselkurs.	„	392
	Prolongationskurs an der Börse in Amsterdam	„	393
KAPITEL VI.	**Eisenbahn- und Strassenbahnverkehr**	„	395
	Allgemeine Uebersicht	„	397
	Holländische Eisenbahngesellschaft	„	398
	Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen.	„	401
	Tweede Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij	„	403
	Gooische Stoomtram	„	404
	Electrische Spoorweg-Maatschappij.	„	404
	Gemeindetram.	„	405
KAPITEL VII.	**Versicherungswesen**	„	407
	Feuerversicherung	„	409
	Seeversicherung	„	413
	Wertversicherung	„	416
	Transportversicherung-Binnenfahrt.	„	416
	Lebensversicherung.	„	417
	Verzeichnis niederländischer, in Amsterdam domizilierter Lebensversicherungs Gesellschaften . . .	„	423
	Verzeichnis der an der amsterdamer Börse vertretenen Versicherungs-Gesellschaften	„	424

BEILAGEN:

A. Tabelle aller Güter, welche in Amsterdam im vormaligen Amsterdamschen Entrepôtdock im Jahr 1907 gelagert waren und daraus versandt wurden . . . . Seite 436

B. Tabelle aller besteuerten Güter, welche im Gemeinde Handelsentrepôt in 1907 gelagert waren und daraus versandt wurden . „ 438

C. Tabelle der Aus- und Einfuhren und der Vorräte von freien Gütern in den Lagerräumen des Gemeinde-Handels-Entrepôt, während des Jahrs 1907 . . . . „ 442

D. Allgemeine Ein- und Ausfuhr der bedeutendsten Handelsartikel in Amsterdam, im Vergleich mit der allgemeinen Ein- und Ausfuhr im ganzen Staat, während der zwei letzten Jahre (in Tonnen von 1000 K.G.) . . . . „ 443

E. Verzeichnis der Artikel, deren allgemeine Ein- und Ausfuhr in Amsterdam während des Jahrs 1907 zugenommen hat . . . „ 445

F und *G.* Statistische Angaben des Postbureaus und des Reichstelegraphenbureaus in Amsterdam über 1907. . . . . . „ 447

H. Verzeichnis der Fallissemente im Arrondissement Amsterdam während 1907 . . . . „ 449

Graphische Vorstellung der directen Anfuhren und Ablieferungen von Java-tee aus dem Tee-etablissement in Amsterdam über die Jahre 1896—1907 und des Laufs der Preise einiger Sorten Java-tee in den Auktionen von Amsterdam.

Graphische Vorstellung des Seefahrtverkehrs in Amsterdam.

Graphische Vorstellung des Rheinfahrtverkehrs in Amsterdam.

Karte des Nordseekanals.

ERSTES KAPITEL.

ALLGEMEINE UEBERSICHT

UND

HANDLUNGEN DER KAMMER.

ZUSAMMENSETZUNG der Handelskammer in Amsterdam während des Jahrs 1907.

MITGLIEDER.	Zeitpunkt der ersten Ernennung.	Zeitpunkt des Abtretens.
S. P. van Eeghen . . . . . . *Vorsitzender.*	1 Jan. 1893	1 Jan. 1909
Dr. H. F. R. Hubrecht . . . . *Stellvertredender Vorsitzender.*	„ 1889	„ 1909
P. E. Tegelberg . . . . *Schatzmeister.*	Nov. 1885	„ 1911
M. E. Jonker	1 Jan. 1885	„ 1909
E. H. Crone	„ 1887	„ 1909
A. Roelvink	„ 1891	„ 1911
C. N. J. Moltzer J.Ezn.	„ 1897	„ 1909
B. C. E. Zwart	„ 1897	„ 1909
O. W. G. Briegleb	Oct. 1898	„ 1909
G. van der Horst Hzn.	1 Jan. 1899	„ 1911
F. Lieftinck J.Hzn.	3 Mai 1901	„ 1911
S. Lehmans.	„ 1901	„ 1911
P. W. Sutorius	12 Dec. 1901	„ 1909
J. Mouthaan N.Jzn.	„ 1901	„ 1909
E. Gerzon	27 Mrz. 1902	„ 1911
H. J. Hartz	„ 1902	„ 1911
J. Key	„ 1902	„ 1909
H. C. Rehbock.	„ 1902	„ 1909
J. Muysken	„ 1902	„ 1909
J. L. Bienfait	„ 1902	„ 1909
J. F. Verster	18 Nov. 1902	„ 1911
M. H. G. Th. Fiedeldij Dop. . .	„ 1902	„ 1911
Abram Muller.	24 Mrz. 1904	„ 1911
B. Nierstrasz	22 Mai 1905	„ 1911
E. Heldring	12 Nov. 1906	„ 1911

Sekretär: Dr. jur. A. J. Moll Schnitzler.

Zusammensetzung der ständigen Kommissionen.

In der Sitzung vom 8. Januar 1907 wurde beschlossen, dass ebenso wie im vorigen Jahre, ständige Kommissionen tätig sein sollten.

Diese sind folgendermassen zusammengesetzt:

Kommission für den Jahresbericht von 1906: die Herrn Dr. H. F. R. Hubrecht, *Vorsitzender*, B. C. E. Zwart, H. C. Rehbock, J. Muysken und E. Gerzon.

Kommission für die Hafen- und Handelseinrichtungen: die Herrn B. C. E. Zwart, *Vorsitzender*, P. E. Tegelberg, C. N. J. Moltzer J.Ezn., G. van der Horst Hzn., P. W. Sutorius und B. Nierstrasz.

Kommission für Finanz- und Steuersachen: die Herrn Abram Muller, *Vorsitzender*, A. Roelvink, F. Lieftinck J.Hzn. und J. Mouthaan N.Jzn.

Kommission für die Industrie: die Herrn M. E. Jonker, *Vorsitzender*, C. N. J. Moltzer J.Ezn., H. J. Hartz und J. Muysken.

Kommission für das Konsulatswesen: die Herrn Dr. H. F. R. Hubrecht, *Vorsitzender*, A. Roelvink, O. W. G. Briegleb und Abram Muller.

Kommission für Post und Telegraphie: die Herrn E. H. Crone, *Vorsitzender*, G. van der Horst Hzn. und H. C. Rehbock.

I. ALLGEMEINE UEBERSICHT.

Aus dieser allgemeinen Uebersicht, welche in kurzen Zügen ein Bild des Zustandes von Handel, Schiffahrt und Industrie in unserer Stadt zu geben versucht, kann dieses Mal nicht der freudige Ton sprechen, den wir in den drei vorhergehenden Jahren vernommen haben.

Denn wenn das Jahr 1904 als nicht unvorteilhaft charakterisiert werden konnte und es von 1905 hiess, dass es keinen unbefriedigenden Eindruck gemacht habe und das Jahr 1906 selbst ein glückliches genannt wurde, so bildet das abgelaufene Jahr zu seinen drei Vorgängern einen äusserst ungünstigen Kontrast.

Dieses Jahr war Zeuge des Umschwungs in dem stets blühender werdenden Zustand der Geschäfte. Etwa um die Mitte des Jahrs wurde er zur Tatsache. Der Hauptsache nach wurde er durch die zich offenbarende Geldknappheit verursacht, eine Folge des riesenhaften Aufschwungs, welchen die Industrie in den letzten Jahren genommen hatte und der dadurch verursachten aussergewöhnlichen Höhe der Preise der Rohstoffe.

Die damals eintretende finanzielle Krise war eine der heftigsten, welche seit langer Zeit den Weltmarkt erschüttert haben. Sowohl der Handel, wie die Schiffahrt, besonders aber die Industrie haben die nachteiligen Folgen in hohem Grade empfunden.

Auch unser Land und unsere Stadt mussten diese Krise durchmachen, aber im Vergleich mit dem, was anderswo

der Fall gewesen ist, kann gesagt werden, dass Amsterdam nicht gerade schwer darunter gelitten hat.

Bei der Beurteilung des abgelaufenen Jahrs im grossen Ganzen darf indessen nicht übersehen werden, dass vor dem Eintritt der Krise etwa die Hälfte des Jahrs unter sehr glücklichen Umständen verflossen war, während dann der Zustand, je mehr sich das Jahr seinem Ende näherte, stets ungünstiger wurde, so dass, da gewöhnlich der Endeindruck der stärkste ist, das Jahr 1907 häufig für ungünstiger gehalten wird, als es in der Tat gewesen ist.

Für unsern Hafen war das abgelaufene Jahr in *einer* Hinsicht sehr wichtig. Denn dieses Jahr hat die vollständige Vollendung des Nordseekanals, welche durch Gesetz vom 24 Juli 1899 (*Staatsblatt* n°. 195) beschlossen worden war, zu Stande kommen sehen.

Wir müssten allzu ausführlich werden, wenn wir alle grossen Verbesserungen, welche im Laufe dieser 8 Jahre am Kanal angebracht worden sind, vermelden wollten, es möge die Bemerkung genügen, dass unser Hafen jetzt im Besitze einer, sehr hohen Anforderungen genügenden Verbindung mit der Nordsee ist, welche Schiffen mit Maximaldimensionen von 220 M. Länge, 24 M. Breite und 9.20 M. Tiefgang zu jeder Zeit, d.h. sowohl bei Tag als bei Nacht, gestattet, in die Häfen der Stadt zu kommen.

Aus Anlass der Vollendung der Verbesserungen am Verbindungsweg nach dem Meer hat unsere Kammer eine kurz gefasste illustrierte Beschreibung des Kanals, der Häfen und Hafeneinrichtungen unserer Stadt herausgegeben, welche auch in deutscher und englischer Sprache erschienen ist.

Da nach Vollendung der oben genannten Werke allmählig eine Zunahme des Besuchs tiefgehender Schiffe erwartet werden durfte, hatte man zeitig Massregeln ergriffen, um jedem Bedürfnis an Quai- und Schuppenräumen zu genügen und vom Gemeinderat wurde ein Betrag von mehr als 2½ Millionen Gulden bewilligt, um diese Massregeln ins Leben rufen zu können.

Der Schiffahrtsverkehr auf unsern Hafen weist — wenigstens

was den Inhalt der einklarierten Schiffe betrifft — wieder eine Zunahme auf; die Anzahl dieser grösseren Schiffe jedoch zeigt eine allerdings sehr kleine Abnahme.

Doch hat man desshalb keinen Grund zum Klagen, wenn man berücksichtigt, dass infolge der in unserer Stadt herrschenden Krise im Baugeschäft die Anfuhr von Holz viel geringer als im vorigen Jahre gewesen ist.

Wie in den beiden vorhergehenden Jahren waren die Frachten sehr niedrig, besonders in der zweiten Hälfte des Jahrs und rechnet man dazu noch anderweitige ungünstige Umstände, unter welchen die ansehnliche Erhöhung der Steinkohlenpreise wohl am schwersten wog, so begreift man, dass die Resultate des Schiffahrtsbetriebs, wenigstens für Schiffe in der grossen Frachtfahrt, nicht lohnend gewesen sind.

Die in regelmässigem Dienst fahrenden Linien machten Alles in Allem keine unbefriedigenden Geschäfte.

Der Rheinfahrtsverkehr auf unsern Hafen nahm nicht unansehnlich zu, sowohl was die Anzahl der Schiffe, als was ihren Inhalt betrifft.

Für den Güterhandel auf unserem Markt war das abgelaufene Jahr nicht so günstig, als das unmittelbar vorhergegangene; zwar weisen die Anfuhren einer Anzahl Artikel eine Zunahme auf, aber bei verschiedenen ist der Preis erheblich gesunken.

Ueber einzelne Produkte, die für unseren Markt besonders wichtig sind, teilen wir Nachstehendes mit.

Bei Tabak, wohl dem wichtigsten Artikel unseres Marktes, übertraf der Umsatz in erster Hand (*f* 78½ Millionen) die Rekordziffer von 1906 um nicht weniger als über *f* 11 Millionen.

Die Preise von Java Tee erreichten ein seit Jahren unbekanntes hohes Niveau; die Anfuhr indessen war etwas geringer, als im Jahr 1906.

Der Umsatz von Copra auf unserem Markt war auch in diesem Jahr wieder sehr ansehnlich; bedeutende Quantitäten dieses Artikels wurden in unserem Hafen umgeladen.

Die Anfuhr von Chinarinde war wieder grösser, als in 1906; der Durchschnittspreis per Unit war etwas höher.

Die Anfuhren von Kaffee, Häuten und Kapok waren — für letztgenannten Artikel sehr ansehnlich — höher, als im Jahr vorher, die von Spezereien blieben ungefähr gleich, während, wie schon gesagt, die Anfuhr von Holz bedeutend geringer war.

Sowohl das Engros- wie das Ladengeschäft hatten, Alles in Allem genommen, kein unvorteilhaftes Jahr. Zwar waren während der zweiten Hälfte unseres Berichtsjahrs — nach dem Eintritt der finanziellen Krise — die Ergebnisse weniger günstig, aber verschiedene Umstände, die in Kapitel II dieses Berichts näher dargelegt werden sollen, verursachten, dass die zweite Hälfte des Jahrs nicht so unvorteilhaft gewesen ist, dass die im ersten Halbjahr erzielten günstigen Resultate dadurch vollständig aufgehoben worden wären.

Für die Industrie kann das Jahr 1907 im Allgemeinen nicht günstig genannt werden. Auch hier machte die eingetretene Depression ihren Einfluss geltend, in erster Linie bei dem Luxusartikel allerersten Rangs, den Diamanten. Am Ende dieses Jahrs stand sowohl der Handel, wie die Bearbeitung dieses Artikels nahezu vollständig still.

Ebenso still war es in den Baubetrieben: das erschütterte Vertrauen in das Hypothekengeschäft und dabei später das teure Geld waren die Ursache, dass ebenso wie bei der Diamantindustrie die Anzahl Arbeitsloser ungemein gross war.

Verschiedene Betriebe empfanden den nachteiligen Einfluss des hohen Preises der Rohstoffe, während eine entsprechende Erhöhung im Preise des fertigen Fabrikats nicht möglich war. Besonders die Cacao- und Chokoladefabriken, in geringerem Grade die Cigarren-, Brot- und Zwiebackfabriken hatten darunter zu leiden.

Dagegen waren die von den Schiffswerften und Maschinenfabriken erzielten Resultate nicht ungünstig, dasselbe war auch bei den Druckereibetrieben der Fall.

Wie schon oben vermeldet wurde, hatte der Geld- und Fondsmarkt unter einer ausserordentlich heftigen finanziellen Krise zu leiden, worüber in Kapitel V das Nähere zu finden ist. Hier möge nur bemerkt werden, dass Zwangsrealisationen

grosser Beträge amerikanischer Fonds, welche in der ersten Hälfte des Jahrs gekauft worden waren, sowie der Untergang verschiedener Banken und Kassiersgeschäfte in der Provinz, im Zusammenhang mit andern an geeigneter Stelle näher darzulegenden Umständen, die Ursache waren, dass grosse Verluste erlitten worden sind.

Geld war so ziemlich während des ganzen Jahrs schwer zu bekommen. Der Prolongationskurs an der Börse stieg einen Augenblick bis zu 7½ pCt., und betrug über das ganze Jahr durchschnittlich nicht weiniger als 5.61 pCt., also noch ansehnlich (beinahe 1⅜ pCt.) höher, als in dem in dieser Hinsicht schon ungewöhnlich hohen Jahr 1906.

Im Zusammenhang mit dieser grossen Geldteurung stieg bei der Emission erstklassiger inländischer Anlagefonds der Zinsfuss von 3½ auf 4 pCt., während der Preis unserer Staatsfonds gedrückt wurde.

Ebenso wie unsere Staatsfonds sank der Preis anderer in- und auch ausländischer Anlagefonds und ebensosehr die spekulativen Werte — besonders die amerikanischen — sehr stark; für die Fondsbesitzer war denn auch das abgelaufene Jahr sehr ungünstig.

Seit unserem vorigen Jahresbericht wurde in Johannesburg eine Niederländische Handelskammer errichtet; die Anzahl solcher Kammern im Auslande beträgt jetzt neun.

Am 3. Juni des Berichtsjahrs liess sich unsere Kammer in Mannheim bei der Einweihung der dort neu angelegten Industriehäfen vertreten.

Ertrag der Staatseinnahmen.

Der Ertrag der Staatseinnahmen über das Jahr 1907 betrug ƒ 161,712,321.93, d. h. ƒ 3,622,296.93 über den Anschlag desselben Jahrs und ƒ 1,273,052.55½ über den Ertrag des Jahrs 1906.

Wir geben hier den Ertrag der wichtigsten Posten im Jahr 1906, den Voranschlag über das abgelaufene Jahr und den Ertrag dieses Jahres in Tausenden:

Direkte Steuern.	Ertrag in 1906	Voranschlag für 1907	Ertrag in 1907
Grundsteuer	13.779	13.963	**13.996**
Personal Steuer.	10.297	10.38)	**10.527**
Steuer auf Betriebs- und anderes Einkommen . .	8.818	8.243	**9.930**
Vermögenssteuer	8.849	8.707	**8.655**
Total . . .	41.743	41.293	**43.108**
Einfuhrzölle	12.110	12 000	**12.114**
Verbrauchssteuern.			
Zucker.	21.491	20.600	**22.889**
Wein	1.768	1.700	**1.749**
Spirituosen	26.191	25.200	**26.152**
Salz	1.653	1.600	**1.735**
Bier und Essig	1.468	1.45)	**1.418**
Schlachtsteuer	4.886	4.600	**4.946**
Total . . .	57.457	55.150	**58.389**
Indirekte Steuern.			
Stempelgebühren	4.688	4.900	**4.727**
Registrationsgebühren . . .	6.726	6.600	**6.174**
Hypothekgebühren	714	730	**612**
Erbschafts- und Uebergangssteuern bei Todesfällen .	14.498	14.250	**13.203**
Total . . .	26.626	26.480	**24.716**
Post	13.679	14.400	**14.198**
Telegraph	3.048	3.198	**3.288**
Lootsengelder	2.807	2.700	**2.951**

Der Totalertrag der Staatseinnahmen über das Jahr **1907** betrug *f* **161,712,321,93** gegen einen Ertrag im Jahr 1906 van *f* 160,439,269,37½, während der Voranschlag über das Jahr 1907 *f* 158,090,025 betrug.

Die Ergebnisse des Jahrs 1907 sind befriedigend zu nennen; war schon, wie wir in unserem vorigen Bericht vermeldeten, das Jahr 1906 sehr günstig, so haben die meisten Posten im abgelaufenen Jahr noch mehr abgeworfen, als im günstigen Jahr 1906.

Der Voranschlag für das Jahr 1907 war beinahe 2½ Milli. niedriger angenommen, als der Ertrag des vorhergehenden Jahrs; der Ertrag des Jahrs 1907 übertraf diesen Voranschlag gleichwohl um mehr als 3½ Millionen.

Vergleicht man den Ertrag in den verschiedenen Monaten mit demjenigen des dem Jahr 1907 vorangehenden Jahrs, dann zeigt sich, dass die letzten Monate des abgelaufenen Jahrs für die Staatskasse nicht so günstig gewesen sind und dass ein grosser Teil des höheren Ertrags während der ersten acht Monate in den letzten Monaten verloren gegangen ist. Dies ist hauptsächlich der Fall mit der Gruppe Verbrauchssteuern. Für das laufende Jahr wird man denn auch keine allzu hohen Erwartungen hegen dürfen und es wird der weniger günstige wirtschaftliche Zustand unseres Landes am Ende von 1907 sich in dem Ertrag der Staatseinnahmen in 1908 wohl abspiegeln.

Wenn wir die verschiedenen Gruppen näher betrachten, so führt uns dies zu folgenden Bemerkungen:

Die direkten Steuern brachten etwa ƒ 1,350,000 mehr auf als in 1906 und zwar die Grundsteuer und die Personalsteuer jede über ƒ 200,000, die Betriebssteuer sogar ƒ 1,110,000 mehr. Die Vermögenssteuer brachte jedoch ƒ 200,000 weniger auf. Bei den zwei letztgenannten Posten muss berücksichtigt werden, dass die 10 pCt. Zuschlag, die im vorigen Dienstjahr an Vermögens- und Betriebssteuer erhoben wurden, seit 1 Mai 1907 weggefallen sind und dieser Umstand machte sich bei dem geringeren Ertrag der Vermögenssteuer, wenigstens in den letzten Monaten des Jahrs 1907, geltend.

Die Verbrauchssteuern haben der Staatskasse beinahe 1 Million mehr zugeführt; es ist aber beinahe ausschliesslich die Zuckersteuer, welche diesen Zuwachs verursacht hat.

Von den indirekten Steuern hat allein der Ertrag der Stempelgebühren zugenommen; alle andern wiesen eine Abnahme auf. Besonders der wechselvolle Ertrag der Erbschaftsteuer war ungünstig; beinahe ƒ 1,300,000 warf diese weniger ab als im Jahr 1906. Die Hypothekgebühren erbrachten über ƒ 100,000 weniger, die Registrationsgebühren über ƒ 500,000.

Von den übrigen Einkommensquellen des Staats nennen wir noch die Post, die *ƒ* 500,000 mehr auf brachte, aber dennoch *ƒ* 200,000 unter dem Voranschlag blieb, den Reichstelegraph, welcher mehr als *ƒ* 200,000 Zuwachs aufwies und die Lootsengelder, welche *ƒ* 150,000 mehr der Staatskasse zuführten.

Preisbewegung.

Die Index-Number von *The Economist* wies am Ende des abgelaufenen Jahr 2310 an; dies ist verglichen mit der Ziffer von Ende December 1906 ein Rückgang von 189 Nummern. Diese Indexziffern sind aus den Preisen von 22 Handelsartikelen berechnet*), wobei der Durchschnitt von jedem Artikel über den Zeitraum von $18\frac{45}{50}$ zu 100 angenommen ist.

Folgende Tabelle enthält die Indexziffern über die letzten Jahre:

	Index-Ziffern.
1 Januar 1899	1918
1 „ 1900	2145
1 „ 1901	2126
1 „ 1902	1948
1 „ 1903	2003
1 „ 1904	2197
1 „ 1905	2136
1 „ 1906	2342
1 „ 1907	2499
1 „ **1908**	**2310**

Die steigende Preisbewegung, welche in der zweiten Hälfte des Jahrs 1905 begonnen hat, hat sich ungefähr zwei Jahre fortgesetzt. Ende Juni 1905 war die Index-ziffer 2163 und diese ist allmählig gegen Ende Mai 1907 auf 2601 gestiegen, was die höchste Ziffer seit einem Vierteljahrhundert ist. Dann kam der Zusammenbruch des Kupfer-„corner" in den Vereinigten Staaten, der eine der ersten Folgen der zu-

*) Diese Artikel sind: Kaffee, Zucker, Tee, Tabak, Weizen, Fleisch, Baumwolle, Seide, Flachs und Hanf, Wolle, Indigo, Oel, Holz, Talg, Leder, Kupfer, Eisen, Blei, Zinn, Pernambuco-Baumwolle, Baumwollengarne, Baumwollwaren.

nehmenden Geldknappheit daselbst war. Eine andere Folge der amerikanischen Krisis war der Andrang zum Verkauf von Handelsartikeln, um in den Besitz von Baargeld zu kommen. So wurde dem Handel über die ganze Welt ein empfindlicher Schlag versetzt und die verminderte Nachfrage nach Rohstoffen war die Hauptursache des Sinkens der Preise.

Von den 26 hauptsächlichsten Handelsartikeln, welche in *The Economist* genannt sind, sind 11 im Preis gestiegen, 13 gesunken, wärhend bei zwei die Preise mit denen des Jahrs 1906 gleich blieben. Vergleicht man jedoch über das Jahr 1907 die Preise des zweiten Halbjahrs mit denen des ersten, dann zeigt sich, dass von 17 Artikeln die Preise gesunken und nur von 6 gestiegen sind.

Der Preis des Gusseisens behauptete sich im zweiten Halbjahr besser, als der meisten andern Metalle. Seit 1905 hatte der Vorrat jedoch fortdauernd abgenommen und es hat dieser Umstand ein grösseres Sinken des Preises verhütet.

Bei Kupfer ist ein sehr grosses Sinken wahrzunehmen. Ende December 1906 war die Notierung £ $106\frac{7}{8}$ per Tonne, Ende Juni 1907 noch £ 104, aber Ende December 1907 nur noch £ 63,155. Zinn ist selbst noch mehr im Preis gesunken. Nach einem unregelmässigen Steigen in den ersten sechs Monaten des abgelaufenen Jahrs fiel der Preis darauf von £ 199 per Tonne im Juli auf £ 119 15s gegen Ende des Jahrs. Blei notierte im Anfang des Jahrs noch £ $20\frac{3}{16}$, im December war der Preis auf £ $14\frac{3}{8}$ zurückgegangen.

Baumwolle war im abgelaufenen Jahr nur wenig durch Fluktuationen getroffen worden; der Durchschnittspreis war ein wenig höher, als im Jahr 1906. Für Baumwollwaaren konnten in der zweiten Hälfte von 1907 weniger gute Preise bedungen werden. Jute und Hanf sind im Preis sehr ansehnlich gesunken.

Nahrungsmittel waren beinahe über die ganze Welt hoch im Preis, was auf den allgemeinen Handel von ungünstigem Einfluss war.

In Kürze vermelden wir nun noch die Uebersicht, welche A. Sauerbeck jährlich über die Preisbewegungen in *The Times*

gibt. Sauerbeck berechnet die Indexziffern aus den Preisen von 45 Handelsartikeln*), wobei der Durchschnitt über die eilfjährige Periode $18\frac{67}{77}$ auf 100 angenommen ist.

Die Durchschnittsziffer ist über die letzten 10 Jahre:

Jahr	Ziffer
1898	64
1899	68
1900	75
1901	70
1902	69
1903	69
1904	70
1905	72
1906	77
1907	**80**

Die Indexziffer 80 ist also 3 Nummern höher, als die Durchschnittsziffer des Jahrs 1906 und die höchste seit dem Jahr 1883, wo sie 82 war.

Eine Betrachtung der Monatsziffern zeigt eine steigende Bewegung der Preise bis Mai, wo die Indexziffer 82 war; dann ein fortdauerndes Sinken bis 76,2 im December.

Nach dem, was wir oben über die Preise in *The Economist* vermeldet haben, brauchen wir uns mit den Ziffern von Sauerbeck nicht eingehender zu beschäftigen.

Für die Vergleichung der Preise einiger vornehmer Handelsartikel an der Amsterdamer Börse verweisen wir nach Beilage C im Kapitel „Handel".

Die Durchschnittsziffern der meisten Artikel sind höher; im Besondern verweisen wir auf das Steigen des Preises von Getreide, Rübenzucker, Spiritus, Petroleum und Repsöl. Niedriger im Preis sind gut Dollerah und gut Bengal Baumwolle, Leinsaat und Zinn. Bei der Betrachtung der Monatsziffern ist auch im abgelaufenen Jahr eine fortwährende

*) Diese Artikel sind: Getreide. englisches und amerikanisches, Mehl, Gerste, Hafer, Mais, Kartoffeln, Reis, zwei Sorten Rindfleisch und Schaffleisch, Schweinefleisch, Speck, Butter, Rohr- und Rübenzucker, Kaffee, Tee, Eisen, Kupfer, Zinn, Blei, zwei Sorten Steinkohlen, zwei Sorten Baumwolle, Flachs, Hanf, Jute, zwei Sorten Wolle, Seide, Häute, Leder, Talg, Palm-, Oliven-, Leinöl, Petroleum, Soda, Salpeter, Indigo und Holz.

Steigung wahrzunehmen bei gut ordinär Java-Kaffee; im Februar war der Preis 31½ Cent per ½ K.G. und dieser stieg allmählig bis 36½ Cent im November. Rübenzucker notierte im Januar über ƒ 10.73½ und im Mai ƒ 12.15½; im November lief der Preis zurück bis ƒ 11.07½, aber war die Notierung im December wieder höher, nämlich ƒ 11.77½. Spiritus stieg sehr bedeutend; im Januar war der Preis ƒ 16.70 und im December ƒ 20.45. Leinöl war starker Preisschwankung unterworfen, die Notierung war im Januar beinahe gleich der von December, etwa ƒ 23.— per 100 K.G., in Mai jedoch war der Preis bis auf ƒ 29.25 gestiegen, worauf ein Sinken eintrat. Schliesslich vermelden wir noch ein ansehnliches Sinken im Preis von Zinn; von Januar bis Mai hielt sich der Preis auf dem von Januar, dann trat ein Sinken ein und lief der Preis von ƒ 114.50 in Mai fortwährend zurück bis ƒ 75.90 im December.

Allgemeine Ein- und Ausfuhr.

Aus den Beilagen E und F hinter diesem Bericht, welche aus der vom Finanzministerium veröffentlichten Statistik zusammengestellt sind, ergibt sich, dass im Jahr 1907 sowohl die allgemeine Einfuhr, wie die allgemeine Ausfuhr von resp. 40 und 37 der bedeutendsten Handelsartikel diejenige des vorhergehenden Jahrs übertraf.

Die allgemeine Einfuhr dieser Artikel nach Amsterdam betrug:

in 1906	1,732,525	Tonnen von	1000 Kilogr.
„ **1907**	**1,844,720**	„ „	1000 „

also — ebenso wie für den Staat — eine Zunahme und zwar von ± 5.5 pCt.

Die allgemeine Ausfuhr genannter Artikel von Amsterdam betrug:

in 1906	786,325	Tonnen von	1000 Kilogr.
„ **1907**	**871,482**	„ „	1000 „

also — ebenso wie für den Staat — eine Zunahme und zwar von ± 10.8 pCt.

Ausgedrückt in Percenten der Ein- und Ausfuhr derselben Artikel für den ganzen Staat, betrug die Ein- und Ausfuhr für Amsterdam:

	1906	1907
Allgemeine Einfuhr	8.5 pCt.	8.8 pCt.
„ Ausfuhr	12.5 „	13.7 „

In grösseren Quantitäten als im Jahr 1906 wurden hier eingeführt: Bindrottang, Spezereien, Schwefel, Tabak und Cigarren, Wein (im Fass und in Flaschen), Baumfrüchte, Zucker (roher und nicht roher), Sämereien, Spirituosen, Kartoffeln, Reis, Petroleum, Kaffee, Salz, Papier, Häute, Felle, Leder, Dampf- und andere Maschinen, Droguen, Farbwaaren und Chemikalien, Garne, Metalle (unbearbeitet), Aschen und Steinkohlen. In geringeren Quantitäten dagegen: Tee, Roggenmehl, Flachs und Hanf, Manufakturen, Sirup, Melado und Melasse, Weizenmehl, Kurzwaaren, Metallarbeiten, Schiffsbau- und Zimmerholz, Glas und Steingut, Wolle, Bier und Malzextrakt, Oel, Teer und Pech, Fleisch und alle geschälten und gebrochenen Getreide.

Von hier wurden in grösseren Quantitäten ausgeführt: Bindrottang, Spezereien, Tabak und Cigarren, Schwefel, Reis, Kartoffelmehl und Fabrikate davon, Bier und Malzextrakt, Roggenmehl, Kaffee, Früchte, Fabrik-, Landbau-, Dampf- und andere Maschinen, Käse, Metall (Arbeiten von), Spirituosen, Droguen, Farbwaaren und Chemikalien, Petroleum, Papier, Kurzwaaren, Wein (auf Flaschen), Aschen, Steingut und Porzellan, Zucker (Roh-), Stein und Baumwolle (ungesponnen). In geringeren Quantitäten wurden dagegen ausgeführt: Tee, Zucker (nicht Roh-), Wein (auf Fass), Sirup, Melado und Melasse, Manufakturen, Lumpen, Wolle, Oel, Häute, Felle, Leder, Metall (unbearbeitet), ferner Schmied-, Stab-, Ruteneisen und dergleichen, Glas und Glasarbeiten, Flachs und Hanf und Butter.

Vom amerikanischen Konsul empfingen wir dieses Jahr wieder eine Statistik, in welcher der Wert der vom Konsulardistrikt Amsterdam nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika ausgeführten Waaren angegeben ist.

Aus diesem Verzeichnis, welches als BEILAGE am Schlusse dieses Kapitels zu finden ist, geht hervor, dass die Ausfuhr im abgelaufenen Jahr, verglichen mit der des Jahres 1906, sehr ansehnlich abgenommen hat. Der Wert der Ausfuhr betrug nämlich im Jahr 1906 $ 24,475,946.03, und im Jahr 1907 $ 20,500,858.68, also etwa 4 Millionen Dollar weniger.

Die Ursache dieser Abnahme ist nahezu vollständig dem Artikel Diamant zuzuschreiben. Im Jahr 1906 betrug die Ausfuhr von bearbeitetem Diamant $ 11,633,351.62, und die von Rohdiamant $ 801,810.10, im abgelaufenen Jahr dagegen nur resp. $ 7,452,604.35 und $ 453,248.52..

Von andern in dem Verzeichnis aufgeführten Posten verweisen wir nur auf die Zunahme der Ausfuhr von Chinarinde, Cacaobutter, Kaffee, Tee und Tabak.

Handels-beziehungen.

Im abgelaufenen Jahre haben keine Veränderungen von grosser Wichtigkeit in unsern Handelsbeziehungen mit dem Ausland stattgefunden. Von der von unserer Kammer über Handelsbeziehungen geführten Korrespondenz möge Nachstehendes mitgeteilt werden.

Unsere Kammer wurde auf einen Bericht in der *Kölnischen Zeitung* aufmerksam gemacht, nach welchem die Kaffebrenner in Deutschland bei der Ausfuhr von gebranntem Kaffee den von ihnen bezahlten Einfuhrzoll zurückerhalten und zwar für jede 100 K.G. gebrannt den von ihnen für 120 K.G. Rohkaffee an Eingangszoll bezahlten Betrag.

Aus einer von unserer Kammer angeordneten Untersuchung ergab sich, dass man im Stande war, den normalen Brennverlust von Kafle, welcher 17 bis 20 pCt. beträgt, bis auf 12 à 14 pCt. und selbst noch darunter zu reduzieren. War dieser Bericht wahr, dann würde bei einem Einbrennen von 13 pCt. der deutsche Brenner nur 115 K.G. Roh nötig haben, um 100 K.G. gebrannten Kaffee zu erhalten und würde er also für 5 K.G. mehr empfangen, als von ihm bezahlt worden ist, also etwa 2 Mark zu viel.

Am 6. Februar 1907 setzten wir den Minister des Aeussern davon in Kenntnis und machten auf den grossen Schaden

aufmerksam, den niederländische Brenner durch diese Bestimmung leiden müssen.

In Beantwortung unseres Schreibens teilte uns der Minister mit, dass er bereits von anderer Seite auf diese Angelegenheit aufmerksam gemacht worden und dass durch I. M. Gesandten in Berlin eine Untersuchung angestellt worden sei. Aus den dem Gesandten gegebenen Aufklärungen haben wir ersehen, dass von 100 K.G. ausgeführten Kaffee als Maximum der Einfuhrzoll von 120 K.G. Rohkaffee restituiert werden kann; der Fiscus ist jedoch durchaus nicht verpflichtet, dieses Maximum zu restituieren, im Gegenteil, es wird strenge untersucht, wie viel Verlust sich beim Brennen herausgestellt hat. Eine Schädigung niederländischer Brenner brauche also nicht befürchtet zu werden.

In einem Schreiben von 17. März 1907 verlangte der Minister van Landbouw, Handel en Nijverheid in Sachen der „Pure food Act", welche mit 1. Januar 1907 in den Vereinigten Staaten von Amerika in Wirkung getreten ist, unser Gutachten. In diesem Gesetz wird die Einfuhr von Nahrungs- und Genussmitteln aus dem Ausland, die „misbranded" sind, d. h. auf deren Verpackung das Land der Herkunft nicht deutlich angegeben ist, für strafbar erklärt. Es erhob sich nun die Frage, welche Benennung dem niederländisch-indischen Kaffee gegeben werden müsse, namentlich ob der Ausdruck „Java-coffee", der in Amerika viel gebraucht wird und bis jetzt häufig Kaffee deckte, der keineswegs von niederländisch-indischem Ursprung war, angewendet werden könne. Der Minister wünschte unser Urteil über folgende Punkte zu vernehmen: 1.) inwieweit unsere Kammer es für die Interessen der Kaffeekultur in Niederländisch-Indien und des niederländischen Kaffeehandels von Wichtigkeit halte, dass der Absatz von niederländisch-indischem Kaffee unter einem eigenen Namen in den Vereinigten Staaten von Amerika gefördert werde und 2.) welcher Name gewählt werden müsste, um der Bestimmung der „Pure food Act" zu genügen und der zugleich gestatten würde, den guten Ruf, welchen Java-Kaffee in Amerika fortwährend geniesst, auszunützen.

Wir habem dem Minister am 19. Juli 1907 geantwortet, dass bereits seit geraumer Zeit für alle Sorten Kaffee aus Niederländisch-Indien bei der Einfuhr in die Vereinigten Staaten der Ausdruck „Dutch East Indies" gebraucht wird und dass unsere Kammer der Meinung sei, dass diese Benennung beibehalten werden könne und dass es nicht nötig sein werde, die Namen der verschiedenen Inseln, von denen der Kaffee kommt, auf den Säcken zu vermelden.

Das Landbaudepartement der Vereinigten Staaten in Washington war aber anderer Ansicht, denn aus einer Mitteilung dieses Departements ergab sich, dass fortan aller Kaffee, der von der Insel Java herkommt, „Java-Kaffee" genannt werden muss, ebenso der aus den Padangschen Distrikten „Padang-Kaffee", der aus Celebes „Celebes-Kaffee" und alle andern aus Niederländisch-Indien herkommenden Sorten „Niederländisch-ostindischer Kaffee". Ferner sagt die Mitteilung noch, dass der Kaffee, der auf der Insel Sumatra gepflanzt wird, auch unter der Bezeichnung „Sumatra-Kaffee" an den Markt gebracht werden könne oder dass, wenn es für wünschenswert gehalten werde, auch die spezielle Bezeichnung des Distrikts angegeben werde, in welchem der Kaffee geerntet worden sei.

Von dieser Mitteilung haben wir die Vereinigung für den Kaffeehandel in Kenntnis gesetzt.

Noch über einen andern Gegenstand, der sich ebenfalls auf unsere Ausfuhr bezog, wurde vom Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel unser Gutachten eingefordert.

Seine Exzellenz setzte uns nämlich durch Schreiben vom 15. Juni 1907 in Kenntnis, dass im Beginn des Jahrs 1908 eine internationale Konferenz zur Erneuerung der Artikel VIII bis XIV der Generalakte von Brüssel (*Staatsblad* 1892 No. 92) gehalten werden solle. Der Minister stellte darin u. a. die Frage, welche Bedeutung der niederländische Handel in Feuerwaffen und anderem Kriegsbedarf nach Mittelafrika habe und ob im Interesse des niederländischen Handels auf genannter Konferenz bestimmte Punkte zur Sprache gebracht werden sollten.

Durch Schreiben vom 22. Juli 1907 haben wir Sr. Exzellenz gemeldet, dass sich aus den von Interessenten erhaltenen Informationen ergebe, dass in dieser Hinsicht keine besonderen Wünsche vorliegen; nur verlange es das Interesse des niederländischen Handels, dass keine neuen beschränkenden Bestimmungen dem Handel in Feuerwaffen nach Mittelafrika in grösserem Masstab, als jetzt durch die betreffende Akte bereits geschieht, in den Weg gelegt werden dürften.

Schliesslich vermelden wir an dieser Stelle noch ein Schreiben an den Minister des Aeussern vom 23. December 1907, worin wir Sr. Exzellenz auf die Annahme eines Gesetzentwurfs seitens der gesetzgebenden Macht in Finnland aufmerksam machten, wodurch die Einfuhr und der Verkauf von Spirituosen in Finnland verboten wird, ausgenommen für medizinische und technische oder wissenschaftliche Zwecke. Wir wiesen darauf hin, dass, wenn dieses Gesetz durch den Kaiser von Russland bestätigt werden würde, unserer nicht unbedeutenden Einfuhr von Likören und Arac plötzlich ein Ende gemacht werden würde. Da unserer Kammer zu Ohren gekommen war, dass die französische Regierung bereits Schritte getan habe, um das Zustandekommen dieses Gesetzes zu verhindern, so drückten wir unser Vertrauen aus, dass unsere Regierung sich veranlasst sehen würde, sich diesem Vorgehen anzuschliessen.

Konsuläre Vertretung.

Nur einmal wurde im abgelaufenen Jahr von der Regierung unser Gutachten für die Errichtung neuer konsulärer Posten verlangt. Dieser Fall betraf die Absicht der Regierung, um in Noworossiisk ein Vizekonsulat zu errichten.

Durch Schreiben vom 6. Juni 1907 gaben wir dem Minister des Aeussern zu erkennen, dass wir mit dieser Absicht einverstanden seien.

Ausserdem wurden wir, wie gewöhnlich, wiederholt um unsere Ansicht über Kandidaten für die Besetzung erledigter honorärer Posten befragt.

Handelsverträge.

In unseren Berichten über die Jahre 1904 und 1905 haben wir ausdrücklich die nachteilige Lage unserer niederländischen Fabrikanten von Likören vermeldet, in welcher sich diese bei der Einfuhr von Likören in die Vereinigten Staaten von Nordamerika ihren Konkurrenten in Frankreich, Deutschland und andern Ländern gegenüber befinden.

Dieser Schädigung hat ein mit den Vereinigten Staaten am 16. Mai 1907 in Washington abgeschlossener Vertrag ein Ende gemacht. Durch diesen Vertrag sind die Niederlande mit Frankreich und Deutschland vollkommen gleichgestellt worden und werden die Zölle auf die von den Niederlanden eingeführten Liköre von $ 2.25 per Probegalon auf $ 1.75 herabgesetzt. Als Entgelt verpflichteten sich durch diesen Vertrag die Niederlande, den Zoll auf gewisse Fleischsorten zu erniedrigen.

Ein Gesetzentwurf zur Genehmigung dieses Vertrags wurde im eingetretenen Jahr von der zweiten Kammer der Generalstaaten angenommen.

Ein für die Niederlande sehr wichtiger Vertrag wurde am 16. Februar 1907 in Berlin zwischem unserem Lande und Deutschland geschlossen; er betraf die gegenseitige Anerkennung von Aktiengesellschaften und andern Handels-, Industrie- oder finanziellen Gesellschaften. Durch diesen Vertrag wurde dem gegenwärtigen Zustand ein Ende gemacht, nach welchem niederländische Gesellschaften, welche nicht durch Beschluss des Bundesrats als Rechtspersonen anerkannt sind, in Deutschland Gefahr laufen, dass ihnen, als nicht zu Recht bestehend, die Fähigkeit, in Rechten aufzutreten, durch Gerichtsbeschluss abgesprochen wird.

Dieser Vertrag ist der dritte, der hinsichtlich der gegenseitigen Anerkennung von Handelsgesellschaften von den Niederlanden abgeschlossen worden ist.

Der erste Vertrag in dieser Hinsicht wurde 1868 mit Italien, der zweite 1903 mit Griechenland abgeschlossen.

Durch Gesetz vom 31. Oktober 1907 (*Staatsbl.* No. 279) wurde der am 3. November 1906 in Brüssel auch von den Niederlanden unterzeichnete Vertrag zur Revision des Mini-

mumeinfuhrzolls auf alkoholische Getränke in der konventionellen Zone von Afrika genehmigt. Dieser Vertrag hat den Minimumeinfuhrzoll auf alkoholische Getränke von 70 Frcs. auf 100 Frcs. per Hektoliter von 50 Grad Stärke erhöht.

Nunmehr wünschen wir, wie in früheren Jahren, an dieser Stelle eine Uebersicht über den Zustand in Ostindien und Suriname zu geben.

Zustand in Ostindien.

Nährgewächse. Wiewohl die Reisernte in Mittel-Java befriedigend genannt werden darf, genügte die totale Reisproduktion auf Java, wie gewöhnlich, nicht, um den Bedarf der Bevölkerung zu decken, indessen betrug die Einfuhr doch etwa 2,000,000 Picols weniger, als im Jahr 1906.

Die andern inländischen Nährgewächse ergaben überall einen normalen Ertrag, so dass die ökonomischen Verhältnisse der Bevölkerung nicht unbefriedigend waren.

Handelsgewächse. Indigo. Wegen der niedrigen Preise wurde diese Kultur stets mehr eingeschränkt, was aus untenstehenden Ziffern hervorgeht.

Japan bleibt das grösste Abzatzgebiet.

Die Produktion betrug:

1905	700,000 Amst. ℔
1906	330,000 „ „
1907	**240,000** „ „

Zucker. Infolge der günstigen Witterung war die Ernte 1907 grösser als die des vorigen Jahrs, nämlich:

18,874,708 picols in **1907** gegen
16,710,350 „ „ 1906

beide exclusive den Sackzucker.

Die Preise waren fest.

	1906	1907
für die superiören Sorten	von $f\ 6\frac{1}{8}$ bis $f\ 9$	$f\ 7$ bis $f\ 7\frac{7}{8}$
„ No. 18 und höher .	„ „ $6\frac{1}{8}$ „ „ 8	„ $6\frac{3}{4}$ „ „ 7
„ „ 17 „ „ .	„ „ $6\frac{1}{8}$ „ „ 8	
„ „ 16 „ „ .	„ „ $5\frac{5}{8}$ „ „ $7\frac{3}{4}$	„ $6\frac{1}{8}$ „ „ $6\frac{3}{4}$
„ „ 15 „ „ .	„ „ $5\frac{1}{2}$ „ „ $7\frac{1}{2}$	„ $6\frac{1}{8}$ „ „ $6\frac{3}{4}$
„ Muscovados . . .	„ „ $5\frac{1}{4}$ „ „ $7\frac{1}{2}$	„ $5\frac{7}{8}$ „ „ $6\frac{3}{8}$
„ Sirupzucker . . .	„ „ $5\frac{3}{4}$ „ „ $6\frac{1}{2}$	„ 7 „ „ $7\frac{3}{8}$ (hohe Nummern)
„ Sackzucker . . .	„ „ $3\frac{1}{2}$ „ „ $4\frac{1}{2}$	„ $3\frac{3}{8}$ „ „ $3\frac{3}{4}$
„ „ (Zentrifugierter)		„ $4\frac{1}{2}$ „ „ $5\frac{1}{4}$

Während der zwei letzten Jahre betrugen die Ausfuhren in Picols:

	1906 Picols.	1907 Picols.
Nach Niederland und Niederland n. O. .	73,770	**286,836**
„ Gross-Britannien, Kanal n. O. . .	90,699	**203.618**
„ Nordseehäfen	—	**15,678**
„ Scandinavien	328	—
„ Amerika	2,889,792	**2,572,916**
„ Australien	667,507	**94,816**
„ Japan.	3,025,620	**3 155,242**
„ China	256,721	**2,240,050**
„ Hongkong	2,117,931	
„ Britisch Indien	1,908,491	**4,500,540**
„ Suez und Port-Said n. O. . . .	558,738	**2,642,635**
„ Singapore	1,329,465	**523,950**
„ St. Helena n. O.	150,343	**129,681**
	13,069,405	**16,364,962**

K a f f e e. Während die Preisbewegung für Javakaffee günstig heissen mag, war die Produktion im Jahr 1907 besonders klein. Doch ist ein ernsthaftes Streben zu bemerken, um den Ertrag in den folgenden Jahren zu steigern, da die Qualität des Java-Kaffee's offenbar noch hoch geschätzt wird.

Im Januar 1907 wurden berechnet:

die Regierungsproduktion	auf	26,200 pic. Java,	13,590 pic. Liberia.
„ Privatproduktion	„	111,525 „ „	96,066 „ „

während jetzt gerechnet wird auf eine Quantität von:

Regierungs Kaffee	13,732 pic. Java,	16,893 pic. Liberia.
Privat „	113,911 „ „	100,802 „ „

Für 1908 ist die Schätzung:

Regierungsproduktion	68,838 pic. Java,	14,430 pic. Liberia.
Privat „	293,721 „ „	92,525 „ „

Ausgeführt wurden in 1907:

Von Regierungs Kaffee	70,830 pic.	
„ Privat „	188,663 „	
„ „ „	52,044 „	in Hornschale.

Tee. Für diesen Artikel war das Berichtsjahr sehr günstig, was, ausser der zunehmenden Konsumtion, auch den beschränkten Ausfuhren von britisch-indischen Teesorten zugeschrieben werden muss.

Verschifft wurden:

13,312,001 Kilogr. in **1907**
gegen 12,479,644 „ „ 1906

Davon wurden in die Niederlande ausgeführt:

6,098,303 Kilogr. in **1907**
gegen 6,949,988 „ „ 1906

Chinarinde. Im Januar 1907 eröffnete die erste Auktion mit einem Durchschnittsunit von 6,78 cent gegen 5,10 cent im December 1906. Bis auf eine temporäre Verbesserung Juli und August bewegten sich die Preise ferner stets in sinkender Richtung, um am Schlusse des Jahrs mit einem Durchschnitts-unit von 3,11 cent zu schliessen.

Der schon früher besprochene Plan einer grossen Anzahl Pflanzer, um die Rindenproduktion und demzufolge die Rindenausfuhr einzuschränken, muss als mislungen betrachtet werden.

Die Totalausfuhr betrug:

in 1906	12,393,264 Amst. ℔	von Privaten.
und in **1907**	**16,414,952** „ „	
und in 1906	1,198,004 „ „	von der Regierung.
„ **1907**	**979,269** „ „	

Von schwefelsaurem Chinin wurden verschifft:

in 1906.	1,906 Kisten.
„ **1907**.	**1,846** „

Tabak. Die Tabakskultur auf Java ergab im Allgemeinen sehr gute Resultate, sowohl was den Preis, als Ernte und Qualität betrifft.

Auf dem niederländischen Markt wurden verhandelt:

in 1906	432,361	pakken	zu 28¼ cents.
und „ 1907	515,508	„	„ 29¾ „

Für Sumatratabak war 1907 ein besonders vorteilhaftes Jahr.

Verkauft wurden 248,441 Pakken, welche durchschnittlich 159 cents aufgebracht haben, was der höchste seit dem Bestehen dieser Kultur erzielte Preis ist.

Das in 1906 verkaufte Produkt bestand aus 225,369 Pakken mit einem Durchschnittspreis von 155 Cents.

Importhandel. Der allgemeine Zustand kann nicht ungünstig genannt werden. Wiewohl im Anfang des Jahrs der Absatz unbefriedigend war, trat mit dem Anfang der Zuckercampagne und dem Einheimsen der Reisernte grössere Lebhaftigkeit ein.

Viele Importeure verfügten noch über grosse Vorräte, konnten diese jedoch, dank dem Steigen der Baumwollpreise in Europa, vorteilhaft absetzen.

Die Stagnation in der zweiten Hand hatte nicht den grossen Umfang, wie 1906.

Gegen Ende des Jahrs war wieder einige Flauheit infolge höherer Reispreise zu konstatieren.

Die folgenden Totalziffern geben eine Uebersicht der Einfuhr zum Verbrauch von Manufakturen auf Java und Madura:

	in 1906	in 1907
Aus Niederland	f 16,818,061	f 18,451,281
„ England	„ 16,443,172	„ 15,884,683
„ andern Ländern	„ 2,105,208	„ 2,560,700
Total . .	f 35,366,441	f 36,896,664

Ausgeführt wurden von Grossbritannien nach Niederländisch-Indiën:

in 1906	206,263,500 Yards,	Wert	£ 2,392,766
„ 1907	207,936,600 „	„	„ 2,514,415

Zustand in Suriname.

Unsere kurze Uebersicht über den Zustand in unserer Kolonie Suriname beginnen wir mit der Vermeldung der Ein- und Ausfuhrziffern. Der Totalwert der Einfuhr im abgelaufenen Jahr, darunter die Regierungsgüter begriffen, betrug ƒ **6,903,608** gegen ƒ 6,273,180 im Jahr 1906, während der Wert der Ausfuhr ƒ **5,888,567** betrug gegen ƒ 4,749,567 in 1906.

Die ausgeführten Quantitäten der bedeutendsten Produkte in den letzten 3 Jahren waren:

Produkte	Ausgeführte Quantitäten in: 1905	1906	1907	
Zucker	8,305,492	11,013,470	**10,872,158**	K.G.
Melasse	2,150	nihil	nihil	Liter.
Rum	459,264	439,080	**768,170**	„
Cacao	1,681,828	1,480,568	**1,625,291**	K.G.
Kaffee	105,270	116,468	**162,964**	„
Balata	244,447	269,916	**347,782**	„
Gold	1,023¼	1,176½	**1,180¼**	„

Der ökonomische Zustand kann befriedigend genannt werden. Die Kolonie erholt sich allmählig von den schweren Schlägen, die sie durch die seit einigen Jahren sie heimsuchenden Cacaokrankheiten über sich hat ergehen lassen müssen. Zwar ist die „Krullotenkrankheit" noch nicht vertrieben und werden ab und zu neue Krankheiten entdekt, von denen die Cacaobohnen ergriffen werden, aber die Mittel zu ihrer Bekämpfung werden kräftiger und wirksamer.

Die Zuckerproduktion war im abgelaufenen Jahr etwas geringer, als im Jahr 1906 infolge der weniger guten Witterung.

In unserem vorigen Bericht erwähnten wir die von Privaten gemachten Anstrengungen, um eine grosse, modern eingerichtete Zuckerfabrik in Suriname zu errichten, nachdem sich herausgestellt hatte, dass der Plan zur Errichtung einer Regierungszuckerfabrik aufgegeben war. Durch ein in Holland gebildetes Syndikat wurde an Ort und Stelle eine umfassende Untersuchung angestellt; die Resultate davon scheinen indessen nicht einstimmig günstig gelautet zu haben.

Die Cacaoproduktion war grösser, als im vorigen Jahr,

während die Preise sehr hoch waren. Durchschnittlich konnte auf 91¼ ct. per K.G. gerechnet werden.

Die Bakovenanpflanzung verursachte auf den Plantagen ein sehr reges Leben; etwa 1600 H.A. Land waren Ende vorigen Jahrs damit bepflanzt. In der ersten Hälfte des Jahrs 1907 hatte man mit schweren Regen zu kämpfen, wodurch viel mehr Arbeit an der Wasserabfuhr verrichtet werden musste, als man anfänglich gedacht hatte und wodurch die Pflanzen in ihrem Wuchs bedeutend aufgehalten wurden. Die Ernte der ersten Anpflanzung wird dadurch in 1908 später eintreffen, als man berechnet hatte, wesshalb sie vielleicht in eine Periode niedrigerer Preise fallen kann. Die Kultur lässt sich jedoch gut ansehen. Ende März 1908 sollte das erste Boot der Königl. West-Ind. Mail den Wochendienst auf New-York mit einer Früchteladung aus Paramaribo beginnen.

Auf verschiedenen Plantagen fuhr man fort, Heveasaat zu pflanzen, die grossenteils aus Ceylon angeführt wurde. Zu dem Gelingen dieser neuen Rubber-Kultur hat man grosses Vertrauen.

Die Kaffee- und Reiskultur nimmt fortwährend an Umfang zu.

Die Produktion von Gold blieb im abgelaufenen Jahr unter der von 1906, nämlich etwa 88 K.G. Auch jetzt wurde der weitaus grösste Teil des Ertrags durch Bau in kleinem Masstab mit Händearbeit erzielt. Die nötigen Summen für weitere Fortsetzung der Eisenbahn in das Binnenland sind genehmigt; wenn der jetzt festgesetzte Endpunkt erreicht ist, dann wird man sich der zweiten Goldzone genähert haben, worin reiche placers liegen, welche auf intensiveren Betrieb warten.

In der Balata-Industrie war grosse Betriebsamkeit; die Ausfuhr war ansehnlich höher, als die in 1906. Durch die sinkenden Preise und die grossen Schwierigkeiten, welche die Konzessionäre mit ihren Arbeitern haben, ist die Zukunft dieser Industrie jedoch unsicher.

Arbeitsgesetzgebung.

In Angelegenheiten der Arbeitsgesetzgebung haben wir über zwei Punkte mit dem Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel korrespondiert.

Am 11. März 1907 schickte uns Se. Exzellenz ein Exemplar einer von den Arbeitsinspektoren entworfenen allgemeinen Regierungsmassregel infolge art. 4 des Arbeitsgesetzes. Durch diesen Entwurf wurde die allgemeine Massregel vom 13 Juni 1906 (*Staatsbl.* no. 204), wodurch es Personen unter der Lebzeit von 16 Jahren und Frauen in Fabriken und Werkstätten unbedingt oder bedingt verboten wurde, bestimmte Arten von Arbeiten zu verrichten, verändert und verschärft.

Am 20. April 1907 haben wir dem Minister als unsere Ansicht mitgeteilt, das wir, soweit die im Entwurf behandelten Betriebe in den Bereich unserer Beurteilung fielen, gegen den Entwurf nichts einzuwenden hätten.

Der zweite Fall, worüber wir mit demselben Minister korrespondierten, betraf Folgendes.

Von einer Anzahl Arbeitgeber im Betrieb des Ladens und Löschens von Schiffen erhielt unsere Kammer ernsthafte Klagen über die Bestimmung in art. 2 des Königl. Beschlusses vom 14. Mai 1907 (Staatsbl. no. 101). Nach art. 1 dieses Beschlusses wurde der Betrieb des Ladens und Löschens von Schiffen in eine höhere Gefahrklasse des Unfallgesetzes, nämlich von Klasse X in Klasse XIV gebracht, wodurch fortan vermutlich das Doppelte der früheren Prämie bezahlt werden muss, während ín art. 2 bestimmt wird, dass der genannte Beschluss am zweiten Tag nach dem seiner Datierung im Staatsblatt und dem niederländischen Staatscourant, im gegebenen Falle, am 24 Mei 1907, in Kraft tritt.

Durch Schreiben vom 1. Juli 1907 haben wir dem Minister mitgeteilt, dass weniger die Erhöhung selbst beanstandet werde, als die bereits auf 24. Mai 1907 festgesetzte Einführung, da es für die Arbeitgeber in diesem Betrieb nicht möglich sein werde, ihren Kargadoren oder Reedern alsbald nach Abreise des Schiffes die Kosten anzugeben, wie sie doch verpflichtet sind; denn der richtige Betrag der Prämie

würde vermutlich noch geraume Zeit unbekannt bleiben. Eine Schädigung würde davon die Folge sein, denn bringe der Arbeitgeber die früher schuldige Prämie in Rechnung, dann leide er sicher Schaden, während er nicht im Stande sei, den inländischen Reedereien anzugeben, welche Prämie er fortan sicher schuldig sei. Diese Schädigung sei für diejenigen Arbeitgeber besonders gross, welche Jahreskontrakte für Laden und Löschen abgeschlossen hätten. Unsere Kammer drang desshalb in den Minister, solche Massregeln zu treffen, dass a.) die Erhöhung der Prämie für das Laden und Löschen von Schiffen nicht vor 1. Januar 1908 eingehe und b.) die Direktion der Reichsversicherungsbank den Gefahrenprocentsatz für den Betrieb des Ladens und Löschens von Schiffen so rasch als möglich — jedenfalls vor 1. September 1907 — zur Kenntnis der Arbeitgeber bringe.

Durch Schreiben vom 25. Juli 1907 teilte uns der Minister mit, dass er starke Bedenken trage, zur Abänderung des Königl. Beschlusses in diesem Sinne mitzuwirken, dass er erst am 1. Januar 1908 in Kraft trete. Die Reklassifikation der Unternehmungen werde indessen vermutlich bereits Mitte August 1907 fertig sein. Zugleich teilte der Minister noch mit, dass er beabsichtige, zu befürworten, dass das Unfallsgesetz 1901 derart abgeändert werde, dass der Betrieb des Ladens und Löschens von Schiffen in eine höhere Gefahrklasse, als die XIVe, eingeteilt werden könne, weil die jetzige Einteilung in diesem Betrieb noch zu niedrig sei.

Der in unserem Jahresbericht für 1906 vermeldete Gesetzentwurf betreffend die Krankheitsversicherung und der damit im Zusammenhang stehende Entwurf zur Aenderung des Unfallgesetzes 1901, wurde noch nicht in den Generalstaaten behandelt. Ebensowenig die Gesetzentwürfe zur Versicherung der im Seefischereibetrieb und im Landbaubetrieb tätigen Personen gegen die pekuniären Folgen von Betriebsunfällen.

Die Anzahl Gesetzentwürfe zur Versicherung anderer Kategorieen von Arbeitern gegen Betriebsunfälle wurden noch

um einen vermehrt und zwar denjenigen zur Versicherung der im Seefahrtsbetrieb beschäftigten Personen. Im Zusammenhang mit der Unfallversicherung müssen wir auch das Gesetz vom 29. November 1907 (*Staatsbl.* no. 310) vermelden, welches die Genehmigung des am 27. August 1907 in Berlin zwischen den Niederlanden und Deutschland geschlossenen Vertrags ausspricht. Dieser Vertrag macht ein Ende: 1.) der doppelten Versicherung gegen Unfälle, worüber seit dem in Kraft treten des art. 1 des Unfallgesetzes 1901 sowohl in den Niederlanden, wie in Deutschland von vielen Arbeitgebern geklagt wurde; 2.) dem Uebelstande, dass Arbeiter, welche in Deutschland im Dienst einer nach den Gesetzen beider Länder versicherungspflichtigen, in den Niederlanden domizilierten Unternehmung beschäftigt sind, in manchen Fällen gegen Betriebsunfälle nicht versichert sind.

Noch sei mitgeteilt, dass durch Königl. Beschluss vom 21. October 1907 (*Staatsbl.* no. 273) der in art. 42 des Unfallgesetzes 1901 genannte Tarif geändert worden ist, welcher den Masstab der von den Arbeitgebern zu bezahlenden Prämie angibt.

In unserem Bericht über das Jahr 1905 haben wir die Vorlage und zugleich das Zurückziehen eines Gesetzentwurfs zur Einführung einer Alters-und Invaliditätsversicherung vermeldet. Im abgelaufenen Jahre wurde der zweiten Kammer ein Entwurf zur gesetzlichen Verpflichtung der Arbeiter, um sich und ihre Wittwen gegen die pekuniären Folgen, aber nur des Alters, zu versichern. Die Regierung hat es vorgezogen, Alters- und Invaliditätsversicherung, jede besonders, zu regeln; ein Entwurf über letztere ist aber noch nicht vorgelegt worden. Insoferne weicht u. a. der neue Entwurf von dem alten ab, dass der Versicherte, der das Alter von 65 Jahren erreicht und die Wartezeit erfüllt hat, das Recht auf eine Altersrente hat. Im alten Entwurf war die Altersgrenze auf 70 Jahre festgesetzt.

Der den Arbeitskontrakt regelnde Gesetzentwurf wurde im abgelaufenen Jahr von der Ersten Kammer angenommen; er erschien als Gesetz vom 13. Juli 1907 im Staatsbl. Nr. 193.

Geld- und Fondshandel.

Eine heftige Krise, deren Folgen noch immer nicht der Vergangenheit angehören, hat im abgelaufenen Jahr den Geld- und Fondsmarkt heimgesucht. Die Ursachen der erschütternden Ereignisse, die besonders in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika einen unheilvollen Einfluss gehabt haben, lagen teils in der Ueberspannung des Kreditmarktes während der Blüteperiode, welche im Anfang von 1907 ihren Höhepunkt erreicht hatte, teils in grossen Spekulationen an den Waaren-Fonds- und Metallbörsen, deren Zwangsabwickelung grosse Verwirrungen hervorrief. Bereits lange vor dem Ausbruch der akuten Krise war am Lauf der Geldkurse und in der Kongestion auf dem Obligationenmarkt zu merken, dass an die Stelle einer gesunden Entwickelung eine krankhafte Ueberspannung getreten war. Als in den letzten Monaten des Jahrs in Amerika zeitweise ein Agio auf Gold und Noten eintrat und im Zusammenhang damit Europa ansehnliche Beträge Goldes entzogen wurden, musste der Bankdiskonto in London bis auf 7 pCt., in Deutschland selbst auf 7½ pCt. erhöht werden, — ein Niveau, welches seit dem Krisenjahr 1873 nicht mehr erreicht worden war. Ursachen und Verlauf der Krise werden im Kapital „Geld- und Fondshandel" näher dargestellt werden.

Was den Lauf der Geschäfte auf dem Geldmarkt betrifft, so war der Zustand bei uns insoferne noch ungünstiger, als anderswo, weil Geld hier so ziemlich während des ganzen Jahrs schwer zu erhalten war, selbst in den kurzen Zwischenpausen der Entspannung, die anderswo festzustellen waren. Die grossen Ankäufe amerikanischer Fonds in den ersten Monaten des Jahrs tragen teilweise die Schuld davon und diesem Umstande war es zugleich zuzuschreiben, dass unser Land von der späteren Krise so empfindlich getroffen wurde. Die Niederländische Bank, die zeitiger als die grossen ausländischen Zirkulationsbanken durch Erhöhung ihres Diskontotarifs die Kreditansprüche zu mässigen getrachtet hatte, (im März brachte sie ihren Tarif selbst vorübergehend auf 6 pCt.) hatte insoferne Erfolg von diesem Streben, als in der schwierigen Zeit, die später folgte, der Diskonto hier nicht

weiter als bis zu 5 pCt. erhöht zu werden brauchte. Die Zwangsrealisierungen auf dem Fondsmarkt, durch welche das Geld wohlfeiler wurde, trugen jedoch das ihrige dazu bei. Die Prolongationsrente an der Börse, welche in den ersten sechs Monaten von 1907 durchschnittlich 5.89 pCt. gegen 3,28 pCt. in 1906, betragen hatte, weist das ganze Jahr einen Durchschnitt van 5,61 pCt. auf. Im vorigen Jahre betrug die Durchschnittsziffer 4,25 pCt.

Diese teuren Geldkurse haben auf den Preis unserer Staatsfonds einen ungünstigen Einfluss gehabt. Deutlich zeigt sich dies aus folgender Uebersicht der Kursbewegung:

	3 Jan. 1907.	Höchster und niedrigster Kurs in 1907.	31 Dec. 1907.
3 pCt. Oblig. N.W.S.	$92\frac{3}{8}$	$87\frac{5}{16}$—$93\frac{1}{8}$	$90\frac{5}{16}$
3 „ Certif. „	$90\frac{7}{8}$	86 —$91\frac{5}{8}$	$89\frac{3}{4}$
$2\frac{1}{2}$ „ „	$77\frac{1}{4}$	$72\frac{1}{4}$ —$77\frac{13}{16}$	$74\frac{5}{16}$

Erst in den letzten Wochen des Jahrs, als die Geldkurse hier ein normaleres Niveau erreicht hatten, besserte sich die Stimmung und konnte auch ein ansehnlicher Teil des früheren Verlustes wieder eingeholt werden. Gemeindebehörden und grosse Gesellschaften empfanden ebenfalls den schlechten Einfluss der hohen Geldpreise, welche beinahe das ganze Jahr hindurch herrschten. Mit dem bis dahin angenommenen $3\frac{1}{2}$ pCt. Typus für Gemeindeanleihen u. s. w. musste gebrochen werden und allgemein wurde zu einem Rentefuss von 4 pCt. übergegangen, ohne dass die Placierung, selbst unter diesen Bedingungen, stets leicht war. Daher kam es auch, dass verschiedene öffentliche Korporationen und andere es vorzogen, die augenblicklichen Bedürfnisse so lange als möglich durch temporäre Massregeln zu befriedigen, wie durch Ausgabe von Anticipationsscheinen und dies hat mit dazu beigetragen, den Geldmarkt in abnormalem Zustand zu halten.

War der Geschäftsgang hier für Anlagefonds und amerikanische Spekulationswerte sehr ungünstig, so hatten dagegen verschiedene lokale Fonds und besonders indische Werte im Anfang einen sehr festen Markt, wenn sie sich später auch ebensowenig als die andern der allgemeinen Strömung ent-

ziehen konnten. Für unsere indischen Petroleumgesellschaften war 1907 ein wichtiges Jahr, weil sich in der Leitung dieser Industrie, dank dem Uebereinkommen zwischen der Königlichen Petroleumgesellschaft und der Shell Transport and Trading Company, eine weitere wichtige Konzentration vollzog. Ueber diese Transaktion, welche die Uebermacht der Königlichen noch mehr befestigte, wie über die Vergrösserung ihres Kapitals, die zugleich mit dieser Regelung stattfand, wird Kapitel V näheres mitteilen.

Eine weitere Stärkung ihrer Position wurde auch den Tabaksgesellschaften zu Teil. Für die Sumatra-Ernte wurden Rekordpreise angelegt. Die Stimmung für die Aktien gab jedoch nur in den ersten Monaten ein Spiegelbild dieses guten Geschäftsgangs. Später führten Aufräumungen von Hausseposítionen ein empfindliches Sinken in den Kursen der Aktien herbei.

Eine Ausnahme von dem flauen Verlauf, der unsern Markt in 1907 charakterisiert hat, machten auch indische Kulturwerte, die grossenteils ihre Kurse ziemlich gut halten konnten, da die Umstände für den Betrieb sehr günstig waren und die Spekulation sich auf diesem Gebiet in viel geringerem Masse bewegt hatte. In Kapitel V werden die Faktoren, welche dabei von Einfluss gewesen sind, des Breiteren dargelegt werden.

Einen höchst ungünstigen Faktor, der leider nicht mit Stillschweigen übergangen werden kann und der hier viel dazu beigetragen hat, das allgemeine Mistrauen zu verschärfen, bildete die Tatsache, dass eine Anzahl Bank- und Kassiersinstitute in der Provinz, darunter verschiedene alte und ausgezeichnet angeschriebene Geschäfte, sich zur Einstellung ihrer Zahlungen genötigt sahen, wobei in mehr als *einem* Falle beklagenswerte Unehrlichkeiten stattgefunden hatten. Wiewohl diese Katastrophen durch die Krise beschleunigt wurden, zeigte es sich in den meisten Fällen, dass das Uebel schon viel älteren Ursprungs war und es ist nur zu hoffen, dass diese Ereignisse nunmehr eine reinigende Wirkung gehabt haben.

In mehreren Fällen sind an Stelle dieser Bank- und Kassiersinstitute Filialen von Finanzinstituten hiesiger Stadt getreten.

Wie schon oben berührt wurde, hat sich die allgemeine Preiserniedrigung nicht nur auf den Fondsmarkt beschränkt, sondern sind auch die Metallpreise, nach einem anfänglichen weiteren Steigen, später ansehnlich zurückgegangen. Selbst der Silberpreis konnte sich dem nicht entziehen, er sank auf ein seit Jahren nicht mehr erreichtes niedriges Niveau. Kapitel V enthält darüber ausführliche Mitteilungen.

Es ist ohne Widerrede eine eigentümliche Erscheinung, dass trotz des gespannten Zustandes des Geldmarktes die Anzahl Aktiengesellschaften, deren Gründung im Staatscourant von 1907 vermeldet wurde, grösser war, als im vorhergehenden Jahr. Es wurden nämlich 85 Unternehmungen mehr gegründet und das Gesellschaftskapital ad ƒ 198,120,059.—, wovon placiert ƒ 152,446,117.— und einbezahlt ƒ 137,216,297.— übertrifft ebenfalls das des vorigen Jahrs ansehnlich. Das Gesamtkapital ist nämlich beinahe 110 Millionen und das einbezahlte Kapital beinahe 80 Millionen Gulden grösser, als in 1906. Leider darf man jedoch den Ziffern der Anzahl der Gesellschaften immer weniger Vertrauen schenken, da es auf dem Schiffahrtsgebiet stets mehr gebräuchlich wird, für jedes einzelne Boot eine besondere Gesellschaft zu errichten. Gegen 83 Schiffahrtsgesellschaften im Jahr 1906 sind denn auch im Jahr 1907 nicht weniger als 143 errichtet worden.

Schiffahrtbewegung.

Für das abgelaufene Jahr können wir nicht auf eine ansehnliche Besserung in der Schiffahrtsbewegung auf unsern Hafen verweisen; im Vergleich mit dem vorigen Jahr nahm die Anzahl einklarierter Schiffe um 5 ab, wogegen der Inhalt um 102,447 M³. oder 1,2 pCt. grösser war.

Einklariert wurden in den Jahren:

1898	1,871	Seeschiffe,	messend	6,076,634	M³.	brutto
1899	2,024	„	„	7,004,341	„	„
1900	2,111	„	„	7,060,055	„	„
1901	2,207	„	„	7,270,646	„	„
1902	2,041	„	„	7,341,980	„	„
1903	1,977	„	„	7,228,385	„	„
1904	2,123	„	„	7,768,824	„	„
1905	2,233	„	„	8,042,160	„	„
1906	2,373	„	„	8,599,355	„	„
1907	**2,368**	„	„	**8,701,802**	„	„

Ausklariert wurden in den Jahren:

1898	1,868	Seeschiffe,	messend	6,066,024	M³.	brutto
1899	2,011	„	„	6,924,934	„	„
1900	2,110	„	„	7,095,417	„	„
1901	2,223	„	„	7,304,700	„	„
1902	2,036	„	„	7,340,704	„	„
1903	1,974	„	„	7,206,954	„	„
1904	2,096	„	„	7,741,216	„	„
1905	2,251	„	„	8,099,038	„	„
1906	2,370	„	„	8,570,852	„	„
1907	**2,351**	„	„	**8,743,409**	„	„

Eine Abnahme ist wahrzunehmen bei der Anzahl Ladungen Holz, welche von 176 in 1906 auf **136** in **1907** sank; die Anzahl Ladungen Steinkohlen und Cokes nahm um 5 ab und betrug im abgelaufenen Jahr 244. Ferner nahm die Anzahl Ladungen Getreide und Leinsaat um 12, Erz um 1 und Stückgüter um 22 ab. Die Anzahl der übrigen und gemischten Ladungen betrug **1148** in **1907** gegen 1125 in 1906.

In Ballast kamen an **392** Schiffe, gegen 444 im vorigen Jahr und gingen weg **762** Schiffe gegen 798 Schiffe im vorigen Jahr.

Der durchschnittliche Inhalt der Schiffe nahm einigermassen zu und betrug in den letzten drei Jahren:

1905	3,601	M³.
1906	3,624	„
1907	**3,675**	„

Für Einzelheiten verweisen wir nach den ausführlichen Tabellen und Betrachtungen in unserem Kapitel „Schiffahrt".

Aus der folgenden Tabelle, wobei wir vergleichungshalber die Ziffern über die vier vorhergehenden Jahre geben, ergibt sich als Anzahl der einklarierten Schiffe, welche von den verschiedenen Hafeneinrichtungen Gebrauch machten:

Jahre:	1903	1904	1905	1906	**1907**
Handelskade	850	827	832	888	**912**
IJ-kade	194	329	352	355	**378**
Erzkade	8	5	21	16	**40**
Oosterhoofd	155	167	172	188	**186**
Eisenbahnbassin	44	65	53	89	**106**
Bojen IJ (ausschliesslich)	12	4	5	7	**3**
Oosterdok	150	92	78	103	**130**
Westerdok	85	100	168	194	**152**
Viehsteiger	3	9	4	1	**4**
Westliche Handelssteiger	14	8	9	14	**11**
Silo-kade	12	16	9	3	—
Alter und neuer Holzhafen	204	225	197	183	**151**
Petroleumhafen	50	32 [1]	36 [2]	32 [3]	**30** [4]
Westerkanal	8	5	2	4	**8**
Gem. Handelsentrepôt	1	1	4	2	**4**
Treibende Docks (ausschliesslich)	141	175	224	225	**215**
Westerhoofd	2	3	2	2	**4**
Minervahafen	44	60	66	67	**84**
Zusammen	1977	2123	2223	2373	**2368**

Ausser durch oben genannte Anzahl Schiffe bei der Ankunft wurde die Erzkade von Booten gebraucht, die zuerst in andern Teilen der Häfen gelöscht hatten und dann an dieser Kade Ladung einnahmen.

An Hafengeld für Seeschiffe wurde empfangen:

in 1896	*f* 206,092.39
„ 1897	„ 220,226.06
„ 1898	„ 213,294.70
„ 1899	„ 237,612.45
„ 1900	„ 243,068.57
„ 1901	„ 260,015.13
„ 1902	„ 272,185.04
„ 1903	„ 273,419.41
„ 1904	„ 287,471.71
„ 1905	„ 295,614.89
„ 1906	„ 312,324.25
„ **1907**	„ **316,736.59**

1) Ausser von 31 Schiffen, welche ausschliesslich im Petroleumhafen löschten, wurde an diesem Hafen noch von einem Schiff mit Stückgütern und Petroleum angelegt und zwar für die Löschung der letztgenannten Ladung.

2) Unter dieser Anzahl sind begriffen: 1 Dampfschiff mit Steinkohlen und 3 leere Dampfschiffe, um liquid fuel in die Bunker aufzunehmen.

3) Unter dieser Anzahl sind begriffen, ausser den Ladungen Petroleum: 1 Dampfschiff mit Steinkohlen und 5 Schiffe, um zu laden.

4) Unter dieser Anzahl sind begriffen, ausser den Ladungen Petroleum, 4 Schiffe, um zu laden.

Durch die Nordseeschleusen in IJmuiden wurden geschleust: IJmuiden.

in 1904	4,184 Seeschiffe,	messend brutto		16,852,719 M³.
„ 1905	4,393	„	„	„ 17,833,694 „
„ 1906	4,579	„	„	„ 18,914,310 „

und in **1907**:

Nach See	2,243	„	„	„	9,556,316 „
Aus „	2,231	„	„	„	9,499,214 „
Total	**4,474**	„	„	„	**19,055,530** „

Die Anzahl der in IJmuiden geschleusten Seeschiffe nahm desshalb um 105 ab; der Inhalt nahm um 141,222 M³. zu.

Geschleust wurden in beiden Richtungen:

	Fischersfahrzeuge.		Andere Fahrzeuge.	
	Anzahl.	M³. brutto.	Anzahl.	M³. brutto.
in 1904 . . .	4,328	319,595	5,832	773,427
„ 1905 . . .	3,705	379,330	9,699	1,332,457
„ 1906 . . .	4,022	427,422	15,954	1,456,305
„ **1907** . . .	**4,008**	**436 205**	**12,862**	**935,683**

An Binnendampfern und Tjalken wurden geschleust:

	Binnendampfer.		Tjalken.	
	Anzahl.	M³. brutto.	Anzahl.	M³. brutto.
in 1904 . . .	1	260	1,529	195,800
„ 1905 . . .	—	—	1,352	195,712
„ 1906 . . .	—	—	1,349	204,601
„ **1907** . . .	—	—	**1,215**	**177,562**

Die Abgrabung bis auf 3.50 M. + M. A. P. der Terrains zwischen der Eingrabung für eine Verbindungsbahn nach der Südwestseite des Hafens und dem Eisenbahngelände der Holländischen Eisenbahngesellschaft wurde fortgesetzt.

Die Riolierung längs der Südwestseite des Hafens, worüber wir in unserem vorigen Bericht schrieben, wurde fertig. Dasselbe war der Fall mit der Anlage einer Röhrenleitung längs der Südost- und Südwestseite des Hafens mit Abzweigungen nach der Aussenseite des Steigers in Eisenbeton.

Um die Lieferung von Strom an den Erbpachtsgrundstücken an der Südwestseite des Hafens zu ermöglichen, wurden daselbst an den Bogenlampenmasten noch zwei Lichtleitungen gespannt.

UEBERSICHT der Schiffahrtsbewegung im Fischershafen in IJmuiden im Jahr 1907.

Monate.	Fischersfahrzeuge. Trawlers.						Fischersfahrzeuge. Beugers.		Fischersfahrzeuge. Treibnetzfischer.			Frachtfahrzeuge.		Total Anzahl Fahrzeuge.	Brutto Tonneninhalt in M^3		
	Dampftrawlers.	Loggers.	Kotters.	Bommen.	Motorbotters.	Küstenfischer.	Dampf- oder motorbeugers.	Schaluppen.	Dampfloggers.	Loggers.	Bommen.	Dampfmotor.	Segel.		Segelfahrzeuge.	Dampffahrzeuge.	Zusammen.
Januar . .	288	93	4	1	2	92	41	60	—	—	—	5	113	699	54,097	168.068	222,165
Februar .	241	126	3	9	2	100	50	49	—	1	—	6	87	674	59,605	151,897	211,502
März . . .	275	168	8	7	3	105	60	68	—	—	—	4	96	794	75,463	172,162	247.625
April . . .	298	139	6	8	—	210	46	75	—	—	—	7	90	879	72,145	178,046	250,191
Mai . . .	281	106	9	25	1	255	18	43	3	6	—	11	63	821	59,891	158,029	217,920
Juni . . .	254	9	43	10	—	328	6	6	8	8	9	11	51	743	31,149	140,630	171,779
Juli . . .	281	—	29	—	—	674	—	—	7	2	1	14	55	1,063	30,942	149,106	180,048
August . .	240	—	40	—	—	599	—	—	8	9	7	41	51	995	33,556	131,761	165,317
September.	296	—	12	—	—	732	—	1	5	6	6	35	84	1,177	36,694	156,064	192,758
October . .	327	—	35	—	—	768	—	10	25	17	15	45	121	1,363	48,163	185,111	233,274
November.	260	—	37	—	—	619	2	45	56	15	12	36	101	1.183	52,182	154,873	207,055
December .	295	—	13	—	—	281	46	55	7	6	5	42	100	851	39,931	183,433	223,364
Total 1907	3,336	642	239	60	8	4,763	269	412	119	70	55	257	1012	11,242	593,818	1,929,180	2,522,998
" 1906	3,529	918	169	103	—	3,925	241	354	49	81	64	124	1097	10,654	618,509	1,955,890	2,574,399
" 1905	2,908	750	172	139	—	4,672	265	384	45	92	38	84	1091	10,640	583,827	1,656,251	2,240,078
" 1904	2,314	888	383	138	—	7,400	360	389	66	88	29	83	985	13,123	704,876	1,413,052	2,117,928
" 1903	1,710	841	480	182	—	9,212	347	402	44	58	72	88	873	14,310	743,388	1,077,105	1,820,493
" 1902	1,264	735	1,274	143	—	7,055	197	580	8	40	22	26	851	12,195	834,814	740,225	1,575,039
" 1901	940	822	1,559	137	—	7,241	46	681	2	33	25	19	686	12,191	914,899	490.714	1,405,613
" 1900	878	705	1,283	141	—	7.408	20	678	2	23	36	6	735	11,915	760,391	277,971	1,038,362
" 1899	625	499	1,031	234	—	8,068	10	732	—	—	—	—	—	11,456	—	—	842,263
" 1898	229	523	1,146	227	—	7 052	15	804	—	—	—	—	—	9.996	—	—	741,306

Die totale Anzahl Fahrzeuge, welche von dem Fischershafen Gebrauch machten, nahm im Vergleich mit dem vorigen Jahr zu, als Folge der grösseren Anzahl kleiner Küstenfischer, welche zufälliger Umstände wegen dieses Jahr in IJmuiden ankamen. Die totale Anzahl der Dampfschiffe war etwas niedriger; dies steht im Zusammenhang mit dem Fallissement verschiedener unter *einer* Direktion stehender Gesellschaften, wodurch ihre Schiffe entweder ungeregelt fuhren oder ganz still lagen. Im Zusammenhang mit dem grossen Inhalt der Dampfschiffe und ihrem geringeren Verkehr war der totale Tonneninhalt auch etwas niedriger.

Gegen 10,654 Schiffe mit einem Gesamtinhalt von 2,574,399 M^3. brutto, liefen jetzt **11,242** Schiffe mit einem

Gesamtinhalt von **2,522,998** M³. brutto ein, eine Zunahme also von 588 Schiffen, aber eine Abnahme von 51,401 M³ brutto.

Der Ertrag des in der Reichsfischhalle in IJmuiden verkauften Fisches betrug in den Jahren:

1903	*f* 2,842,073.25
1904	„ 3,561,347.42
1905	„ 4,072,666.02½
1906	„ 4,681,810.91
1907	„ **4,754,196 06**

Die Fischersflotte in IJmuiden zählte am 31. December 1907:

88 Dampf- und Motorfischersfahrzeuge,
28 Segelfischersfahrzeuge,

gegen am Ende von 1906:

88 Dampf- und Motorfischersfahrzeuge,
29 Segelfischersfahrzeuge.

Im Laufe des Berichtsjahrs nahm sie um 1 Dampffischersfahrzeug und 2 Segelfischersfahrzeuge zu, dagegen nahm sie um 1 Dampffischersfahrzeug und 5 Segelfischersfahrzeuge ab. Die Abnahme der Flotte betrug also 3 Fahrzeuge.

Nordseekanal.

Die Kommission für den Nordseekanal aus unserer Kammer berichtete letzterer am 17 April 1907 und am 5 December 1907 wieder über den Stand und Fortschritt der Arbeiten, welche am Nordseekanal infolge der Bestimmungen des Gesetzes vom 24 Juli 1899 (*Staatsbl.* no. 195) ausgeführt wurden.

Im Zusammenhang mit dem, was wir in unserem vorigen Jahresbericht über den Fortschritt dieser Arbeiten meldeten, glauben wir auf Grund der oben genannten Rapporte noch einige Mitteilungen machen zu müssen.

Die Erweiterung in der Bucht bei Buitenhuizen wurde im März 1907 fertig. Zwei Teile des Kanals mussten am Schlusse noch bearbeitet werden, in erster Linie das Austiefen bis auf 10,30 M. N. A. P. der Kanalfächer zwischen Seiten-

kanal B und Buitenhuizen und zwischen Buitenhuizen und der neuen Hembrücke; in zweiter Linie das Erweitern und Vertiefen des Kanals zwischen der Hembrücke und der Grenze des von der Gemeinde Amsterdam unterhaltenen Fahrwassers. Beide Arbeiten konnten noch im abgelaufenen Jahr ausgeführt werden.

Dasselbe können wir jetzt von der neuen Hembrücke sagen; diese ist im Jahr 1907 in Gebrauch genommen worden. Bereits im September war die alte Brücke weggeräumt und waren zugleich die mit dieser Wegräumung im Zusammenhang stehenden Arbeiten vollendet.

Auch die Beleuchtung konnte noch Ende des Jahrs 1907 zu Stande gebracht werden.

Wie aus dem letzten Rapport der Kommission hervorgeht, wurde vom Minister van Waterstaat bekannt gemacht, dass nach 1 November 1907 der Nordseekanal für Schiffe mit Maximaltiefgang von 9.20 M., einer Maximallänge von 220 M. und einer Maximalbreite von 24 M. befahrbar sein sollte, während die früher geltenden Abmessngen resp. 8 M., 175 M. und 17,75 M. waren.

Als der Zeitpunkt, in welchem der erweiterte und von hinderlichen Anlagen befreite Kanal in Gebrauch genommen worden ist, kann also 1. November 1907 angenommen werden.

Mit dem Erscheinen des Rapports vom 5. December 1907 wurden die Berichte der Kommission aus unserer Kammer über die Ausführung des Gesetzes vom 24. Juli 1899 abgeschlossen. Denn unsere Kammer hat sich am 22. April 1907 an Bürgermeister und Wethouders mit dem Ersuchen gewendet, um die Absicht unserer Kammer, das freudige Ereignis der Vollendung der Werke zur Verbesserung des Kanals allgemein bekannt zu machen, durch Bewilligung einer Subsidie zu unterstützen. Diesem Gesuch had der Gemeinderat entsprochen und unsere Kammer hat die Ausführung dieser Idee der Kommission für den Nordseekanal übertragen.

In ausgezeichneter Weise hat sich die Kommission ihres Auftrags entledigt und vor dem Ende des abgelaufenen

Jahres konnte sie unserer Kammer eine in niederländischer, deutscher und englischer Sprache abgefasste Beschreibung des Nordseekanals und Amsterdams als Hafens überreichen, wozu noch eine Karte mit den Legenda in deutscher Sprache kam, auf welcher der Nordseekanal, IJmuiden und der Hafen von Amsterdam abgebildet sind.

Diese Beschreibung wurde im In- und Ausland in ungemein zahlreichen Exemplaren verbreitet und u. a. am 12. December 1907 Sr. M. dem deutschen Kaiser überreicht, der am 13. December mit seiner Jacht durch den Nordseekanal unsern Hafen besuchte.

Von der von unserer Kammer in Sachen des Nordseekanals geführten Korrespondenz vermelden wir noch folgendes:

Mittelst Schreibens vom 3. December 1907 schikte uns der Minister van Waterstaat den Entwurf eines revidierten Polizeireglements für den Nordseekanal mit dem Ersuchen, ihm die Ausstellungen mitzuteilen, welche wir an diesem Entwurf zu machen hätten.

Wir haben am 24. December 1907 geantwortet, dass wir uns im Allgemeinen mit dem Entwurf einverstanden erklären können, mit Ausnahme jedoch der Bestimmung in Art. 14, wodurch angeordnet wird, dass Seeschiffe, welche sich in einer und derselben Richtung fortbewegen, aneinander nicht vorbeifahren dürfen. Wir bemerkten dazu, dass einer der grössten durch die Erweiterung des Kanals erzielten Vorteile die grössere den Dampfschiffen ermöglichte Fahrgeschwindigkeit sei, welche besonders für Wochenboote und ähnliche in festem Dienst auf kurze Trajekte fahrende Dampfer, die gewöhnlich weniger als 4 Meter Tiefgang haben, von grosser Wichtigkeit sei. Werde die von dem Minister vorgeschlagene Anordnung eingeführt, dann würden diese Schiffe oft durch Schiffe mit grösserem Tiefgang verhindert werden, mit der erlaubten Geschwindigkeit zu fahren. In den geraden Teilen wenigstens besteht nach dem Urteil unserer Kammer kein Bedenken dagegen, dass das eine Schiff an dem andern vorbeifährt und unsere Kammer spricht denn

auch in ihrer Antwort die Erwartung aus, dass Art. 14 noch abgeändert werden möge.

Regelmässige Dampferlinien

Als Beilage E hinter dem Kapitel „Schiffahrt" findet man ein Verzeichnis der regelmässigen direkten Dampferlinien von Amsterdam nach fremden Häfen und den niederländischen Kolonien.

Für Einzelheiten hinsichtlich dieser Linien, bei welchen sich im abgelaufenen Jahr nichts von Bedeutung geändert hat, verweisen wir nach dem genannten Kapitel.

Hafen-einrichtungen.

Ehe wir die gebräuchlichen Mitteilungen über die verschiedenen Hafeneinrichtungen machen, wünschen wir zwei Gegenstände zu vermelden, welche den Betrieb unserer Häfen betreffen und worüber wir im abgelaufenen Jahr mit Burgemeester en Wethouders korrespondiert haben.

Fertigstellung der Nordseite der IJ-Insel zum Betrieb.

Am 18. Mai 1907 ersuchten uns Burgemeester en Wethouders um unser Gutachten über eine Vorlage an den Gemeinderat betreffend die Fertigstellung der Nordseite der IJkade zum Betrieb. Durch die Vorlage, welche am 21. Juni 1907 den Gemeinderat erreichte, wurde vorgeschlagen, in zwei Teilen eine Quaimauer von 932 M. anzulegen, hinter welcher fünf Schuppen gebaut werden können, von welchen die vier östlich liegenden hinsichtlich der Grösse und Lage mit den Schuppen E bis H an der Südseite übereinkommen; ferner soll dann die Kade mit elektrischen Krähnen versehen und soll ein Wellenbrecher von 1150 laufenden Metern angelegt werden. Der Kostenanschlag für diese Werke war ƒ 2,660,000.—.

Wir haben am 25. Mai 1907 geantwortet, dass wir den beabsichtigten Bau mit grosser Genugtuung begrüssen und dass unsere Kammer sich im Allgemeinen mit der Vorlage einverstanden erklären könne. Nur wurde der Erwägung anheimgegeben, die neu zu erbauenden Schuppen nach dem bestehenden Typus Schuppen G und H zu machen und ferner

die vorgeschlagene Anzahl 2 Tonnen elektrische Krähne zu vermehren.

Der Antrag wurde am 10. Juli vom Gemeinderat angenommen. Ueber die Anzahl der 2 Tonnen Krähne wurde noch nichts beschlossen. Die zu bauenden Schuppen sollen jedoch den Typus E und F erhalten.

Ersatz eines Steigers am Westerdoksdijk durch Anlegestellen für Kohlenboote und Binnenschiffe.

Ueber eine Vorlage von Burgemeester en Wethouders betreffend den Ersatz eines Steigers am Westerdoksdijk durch Anlegestellen für Kohlenboote und Binnenschiffe wurden wir am 22. Mai 1907 um unsere Meinung befragt. Durch diese Vorlage wurde beantragt, den noch übrig gebliebenen südöstlichen sogen. Suezsteiger abzubrechen und durch ein Sperrwerk für Binnenfahrzeuge, vom „Steenen Hoofd" bis zum Jachthafen, und zwei Schiffsanlegestellen zu ersetzen.

Durch Schreiben vom 25. Mai 1907 haben wir mitgeteilt, dass wir mit dieser Vorlage, welche den Gemeinderat am 28. Mai erreichte und am 26. Juli darauf angenommen wurde, vollständig einverstanden seien.

Hafeneinrichtungen, Petroleumhafen.

Im Petroleumhafen befinden sich die Einrichtungen des Gemeinde Petroleum-Entrepôts mit 11 Tanks und 3 Reinigung-Tanks: die gesamte Kapazität dieser Tanks beträgt 271,100 Fässer.

An Hafengeld von Seeschiffen brachte der Hafen auf:

f **11,603.90** gegen *f* 11,283.91 in 1906.

Die Anfuhren beim Gemeinde Petroleum-Entrepôt betrugen in Fässern von ± 150 Kilogr.:

In den Jahren:	1903	1904	1905	1906	**1907**
Amerikanisches Oel .	342,025	455,989	416,911	320,999	**350,502**
Russisches Oel . . .	376,160	116,481	82,266	14,634	**101,971**
Zusammen . .	718,185	572,470	499,177	335,633	**452,473**

und bei der American Petroleum Company:

in den Jahren:	1903	1904	1905	1906	**1907**
Amerikanisches Oel .	342,237	242,143	307,093	296,526	**322,609**

Die Totalanfuhr betrug also:

in 1903	1,060,422	Fässer.
„ 1904	814,613	„
„ 1905	806,270	„
„ 1906	616,905	„
„ **1907**	**775,082**	„

Ueberdies wurden im Jahr 1907 beim Gemeinde-Petroleum-Entrepôt noch angeführt: 1730 Fässer gemischtes Petroleum, 8327 Fässer rumänisches Petroleum, 2583 Fässer österreichisches Petroleum, 56,231 Fässer Gasöl, 2657 Fässer Schmieröl, 131 Fässer Benzin, 797 Fässer Carbolsäure, 8 Fässer Schwefel-Kohlenstof und 5 Flaschen Holzgeist in Korbverpackung.

Die Wegfuhr von Petroleum längs der Eisenbahn betrug:

In den Jahren:	1903	1904	1905	1906	**1907**
Tankwagen. . . .	1,942	2,457	3,116	3,843	**2,971**
Gewöhnliche Wagen.	558	454	178	113	**136**
Zusammen . .	2,500	2,911	3,294	3,956	**3,107**

Auf der Gemeindewage wurden 1692 Wagen gewogen gegen 2231 in 1906.

Auf der Wage der American Petroleum Company wurden **1640** Wagen gewogen gegen 1736 Wagen in 1906.

An die deutsche Teerprodukten-Vereinigung wurde an der Ostseite des Hafens ein Terrain von ungefähr 5200 M^2. für eine Einrichtung zum Aufschlag besonders von Creosotöl in Tanks verpachtet.

Holzhafen. Vom Holzhafen machten im Jahr **1907** Gebrauch **185** Schiffe, deren Anzahl sich folgendermassen verteilte: Alter Holzhafen 121 Schiffe, Neuer Holzhafen 30 Schiffe und Minervahafen 34 Schiffe, gegen 250 in 1906 und 263 in 1905.

Der amsterdamschen Superphosphatfabrik wurde ein Terrain von über 2 H. A. an der Nordseite des Minervahafens in Erbpacht gegeben.

Für die Firma W. J. Oppedijk wurde ein Terrain von

etwa 2400 M^2. in Bereitschaft gebracht, welches sie auf 15 Jahre pachtete.

Wegen des grösseren Wellenschlags infolge der Verbreiterung des Zugangs zu dem alten Holfzhafen wurde beschlossen, das Sperrwerk längs dem Flosshafen an der Seite dieses Holzhafens mit Brettern zu versehen.

Soweit man sich auf die Angaben über den Inhalt der in den 3 Bassins des Holzhafens angekommenen Seeschiffe verlassen kann, würde die Anfuhr betragen haben:

		1906.	**1907.**
Balken	Stück	295,500	**260,500**
Kolder	„	130,000	**67,900**
Rammbäume	„	78,000	**8,000**
Standaards	gesägtes Holz . . .	62,500	**45,500**

Handelskade.

Wie in vorigen Berichten geben wir auch hier einige Ziffern über die Anzahl Schiffe, die an der Handelskade angelegt haben und über den Gebrauch, der von den Einrichtungen dieser Kade gemacht worden ist.

An der Handelskade legten an in den Jahren:

1898.	685 Schiffe.
1899.	796 „
1900.	843 „
1901.	934 „
1902.	917 „
1903.	850 „
1904.	827 „
1905.	832 „
1906.	888 „
1907.	**912** „

Die Krähne an der Handelskade wirkten folgendermassen: Die 1½ Tonnen Krähne und die 6 Tonnen Krähne zusammen **38,962** Krahnstunden gegen 34,681 in 1906; der 30 Tonnen Krahn hob **777,000** K.G. gegen 1,489,000 K.G. in 1906.

Der Gebrauch der Hydraulik ist im Jahr 1907 wieder grösser gewesen, als im vorhergehenden Jahr; denn, alles zusammengenommen, arbeiteten alle Krähne auf der Handels-, IJ- und Erzkade in **1907 60,904** Krahnstunden gegen 48,963 in 1906.

Mit dem Kohlentip wurden **2,270** Waggons in **1907** gegen 2,337 in 1906 gelöscht.

Die Ständer arbeiteten **1330** Stunden gegen 1114 in 1906.

Der Ertrag der Maschinen an der Handelskade mit Inbegriff der Lieferung von Trinkwasser an die Lifts und die Miete der Messwerkzeuge, betrug:

in 1903	*f* 34,595.66½
„ 1904	„ 37,480.28½
„ 1905	„ 42,657.44 [1])
„ 1906	„ 41,833.58
„ **1907**	„ **45,699.04** [2])

Die Einnahmen ohne das Hafengeld betrugen für den

	offenen Raum	überdeckten Raum
in 1906	*f* 387.48	*f* 19,601.31½
„ **1907**	„ **419.78**	„ **30,166.66½**

Die Abonnements der Hollandsche Stoomboot-Maatschappij auf Schuppen B und der Firma Wm. H. Müller & Co. auf 1000 M². in Schuppen AA wurden verlängert.

Die Steinkohlen Handelsvereinigung nahm am 1 Juli 1907 das Terrain zwischen den Schuppen C und DD wieder in Gebrauch für den Aufschlag von Steinkohlen.

Die Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij nahm mit Eingang von 15. November Schuppen D wieder in Gebrauch für Anfuhr und Aufschlag von Früchten.

IJ- und Erzkaden.

Von der IJkade machten im abgelaufenen Jahr Gebrauch **378** Schiffe gegen 355 in 1906.

Die Einnahme ohne das Hafengeld betrug, was die IJkade betrifft, für den

	offenen Raum	überdeckten Raum
in 1906	*f* 192.77	*f* 11,820.36
„ **1907**	„ **292.66**	„ **17,931.10**

Die 1½ Tonnen Krähne arbeiteten in **1907 20,752** Krahnstunden gegen 11,983 in 1906.

1) Welcher Betrag zu vermindern ist um *f* 321.01 wegen bewilligter Reduktion.
2) Welcher Betrag zu vermindern ist um *f* 5.— wegen bewilligter Reduktion.

Die Anzahl Schiffe, welche von der Erzkade Gebrauch machten, betrug in **1907 40** Schiffe gegen 16 in 1906.

Die Einnahme aus dem nicht überdeckten Terrain, ohne das Hafengeld, betrug *ƒ* **1301.72** gegen *ƒ* 1229.16 in 1906.

Der im vorigen Bericht genannte vierte Schuppen II auf der westlichen IJkade wurde fertig und wurde der Firma WM. H. MÜLLER & Co. im Abonnement in Gebrauch gegeben.

Auch der von der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Nederland" gebaute Schuppen auf dem von ihr an der IJkade gepachteten Terrain wurde fertig.

Die für diese beiden Schuppen bestellten Krähne wurden abgeliefert.

An die Steinkohlenhandel Gesellschaft wurden über 3000 M². Terrain auf der Erzkade auf 10 Jahre verpachtet.

Eisenbahn-bassin.

Vom Eisenbahnbassin machten in **1907** Gebrauch **106** Schiffe, gegen 89 in 1906, 53 in 1905, 65 in 1904 und 44 in 1903.

Die Anzahl der hier einklarierten Ladungen von Massengütern, Erzen und Steinkohlen, wofür dieses Bassin besonders bestimmt ist, betrug in den Jahren

	Erz.	Cokes und Steinkohlen.	Total.
1902	37	60	97
1903	14	53	67
1904	33	90	123
1905	7	210	217
1906	10	249	259
1907	**7**	**242**	**249**

Gemeinde Handels-Entrepôt.

Bei dem totalen belegbaren Raum kam keine Veränderung vor; dieser betrug: in Kellern 2305 M², in Sousterrains 11,374 M²., in Schuppen 1890 M²., und auf Speichern 51,800 M². Am Ende des Jahrs stand davon unter Verwaltung von Magazinmeistern: in Sousterrains 4737 M². in Schuppen 1849 M²., auf Speichern 29,084 M²., während das Uebrige vermietet war.

Im abgelaufenen Jahr ist die Anfuhr von Zucker grösser gewesen, als in 1906, wie aus folgender Tabelle hervorgeht.

	Total 1906. K.G.	1907 Total K.G.	1907 Neues Entrepôt. K.G.	1907 Altes Entrepôt. K.G.
Roher Rübenzucker	1,475,625	**1,659,772**	1,281,754	378,018
„ Rübenzucker (inl.) . . .	30,029,738	**38,417,621**	36,403,494	2,014,127
„ „ „ (ausl.). . .	58,111	**237,041**	237,041	—
Raffinierter „ (inl.) . . .	10,477	**347,950**	13,000	334,950
„ „ (ausl.). . .	—	—	—	—
Bastard „ (inl.) . . .	—	**500**	500	—
„ „ (ausl.). . .	91,175	**25,254**	25,254	—

Der Totalbetrag des in 1907 angeführten Zuckers war **40,688,138** K.g. gegen 31,665,126 K.g. in 1906 und 61,632,025 K.g. in 1905. Wiewohl also grösser, als im Jahr 1906, blieb die Anfuhr in 1907 noch weit unter der von 1905.

Die grössere Anfuhr betrifft hauptsächlich inländischen Rübenzucker, wovon über 8 Millionen K.g. angeführt wurden; ausländischer Rübenzucker wurde etwas mehr angeführt: diese Zunahme ist aber von geringer Bedeutung. Auch von inländischem raffinierten Zucker war die Anfuhr grösser. Die Anfuhr von ausländischem Bastard hat abgenommen*).

Vergleichende Angabe über die Jahre 1906 und 1907 von einigen im Entrepôt angeführten Artikeln.

	Total 1906. K.G.	Total 1907. K.G.
Muskatnuss und Muskatblüte . .	1,164,775	**1,811,968**
Gewürznelken	50,762	**76,795**
Pfeffer	40,636	**27,181**
Tee	7,807,781	**7,986,677**
Tabak	105	**647,735**
Ingwer	22,373	**6,376**
Honig	370,645	**472,897**
Sucade	252,137	**100,841**
Korinthen	29,457	**52,779**
Rosinen	233,493	**106,575**
Melasse	1,540,745	**534,775**
Frische und getrocknete Früchte .	59,339	**168,351**
	Liter.	Liter.
Alkohol (inländischer)	2,749,726	**3,411,869**
„ (ausländischer)	1,536,395	**3,104,534**
Wein	544,903	**1,048,110**

*) Für Ein- und Ausfuhr und Vorräte siehe man die Beilagen A tot D am Ende dieses Berichts.

Alle diese Artikel wurden am neuen Entrepôt angeführt, ausser der Artikel Melasse, der am alten Entrepôt angeführt wurde.

Der Transport über die Eisenbahnverbindung vom Entrepôt betrug **4,006** Tonnen gegen 989 in 1906.

An Miete wurde empfangen ± ƒ **107,700.**— und an Berg- und Arbeitslohn unter Magazinmeistern ± ƒ **36,500.**— gegen resp. in 1906 ± ƒ 114,000.— und ƒ 51,700.

Die geringere Einnahme von Bergungs- und Arbeitslohn ist eine Folge der geringeren Anfuhr von Zucker im Spätjahr von 1906.

Entrepôtdock (früheres Reichs-entrepôt.)

Die Magazine 3—12 wurden so viel als möglich vergrössert und für den Aufschlag von Häuten eingerichtet.

Abwechselnd wurden zu dem festgesetzten, nicht ermässigten Mietpreis per Monat in Gebrauch gegeben: 82 Speicher, 8 Keller und 1 Sousterrain, gegen 26 Speicher, 3 Keller und 2 Sousterrains in 1906.

An Jahresmiete für Packhausraum wurde empfangen ± ƒ **66,000.**— gegen reichlich ƒ 62,300.— in 1906. Ueberdies brachte der Gebrauch per Monat ± ƒ **14,800.**— auf, gegen ± ƒ 3900.— in 1906.

An Bergungs- und Arbeitslöhnen unter Magazinmeistern wurde empfangen ± ƒ 9,000.— gegen ± ƒ 14,400.— in 1906.

Rheinfahrt.

Aus der graphischen Vorstellung des Rheinfahrtverkehrs von Amsterdam, welche unter die Beilagen aufgenommen ist, ergibt sich eine Zunahme des Verkehrs im Jahr 1907. Die Totalziffer der Ein- und Ausklarierungen von Amsterdam in Lobith betrug in **1907 589,852** gegen 538,945 in 1906.

Die Anzahl der in Amsterdam angekommenen Rheinschiffe zeigt im Vergleich mit dem vorigen Jahr einen Fortschritt und zwar sowohl hinsichtlich der Anzahl, wie des Inhalts der Schiffe. Es kamen in **1907** an **854** Schiffe mit einem Inhalt von **380,916** M^3. gegen 751 Schiffe mit 346,167 M^3. Inhalt in 1906; und es gingen ab **1,028** Schiffe mit einem

Inhalt von **522,002** M³. gegen 991 Schiffe mit einem Inhalt von 476,336 M³. in 1906.

Für weitere Einzelheiten verweisen wir nach den Tabellen und Mitteilungen über die Rheinfahrt in unserem Kapitel „Schiffahrt".

Binnenfahrt.

Hinter unserem Kapitel „Schiffahrt" findet man, wie bei den anderen Jahren, als Beilage F eine Tabelle, welche die Dampfschiffverbindungen Amsterdams mit Plätzen im Inland angibt; es wurden von ihnen in **1907 42,692** Reisen gegen 42,620 im Jahr 1906 gemacht.

Als Beilage G zu genanntem Kapitel geben wir zugleich ein Verzeichnis der von Amsterdam regelmässig fahrenden Schiffe (beurtschepen) und Marktkähne nach 276 Plätzen in verschiedenen niederländischen Provinzen.

Im Jahr 1907 liefen in der Gemeinde Amsterdam ausser den auf Abonnement (von Hafengeld) fahrenden Schiffen, 39,248 Fahrzeuge ein, von welchen Hafengeld bezahlt werden musste, mit einem Gesamtinhalt von 2,673.628 M³., während die Schiffahrtsbewegung durch die Schleusen und Zugänge nach den Binnenwassern der Gemeinde im abgelaufenen Jahr eine Ziffer von 1,086,568 Durchfahrungen aufweist.

Die Fahrt ist infolge von Frost vom 1 bis 8. Januar und vom 25. Januar bis 17. Februar (bis 22 Februar für die Zuiderzeefahrzeuge) unterbrochen gewesen.

Verschiedenes.

An dieser Stelle wünschen wier einige Mitteilungen sowohl über Dinge, welche uns in diesem Berichtsjahr beschäftigten, wie über andere, die bereits in einem früheren Bericht von uns vermeldet sind, zu machen.

Schiffersgesetz

Anlässlich eines zur Abänderung des sog. „Schiffersgesetzes" durch Königliche Botschaft vom 2. September 1906 vorgelegten Gesetzenwurfs hat unsere Kammer geglaubt, an den Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel ein Schreiben richten zu müssen, in welchem sie ihre Bedenken gegen einzelne vorgeschlagene Bestimmungen entwickelt.

In einem Schreiben vom 6. Februar 1906 erklärt unsere Kammer, dass sie sich im Allgemeinen mit den Abänderungen einverstanden erklären kann, was jedoch hinsichtlich der Bestimmungen über die Bemannung von Schiffen, so weit es sich um die Anzahl der Maschinisten handelt, nicht der Fall sei.

Durch den Entwurf wird nämlich ein „vorläufiges Diplom" für Maschinisten als Massregel für die Förderung ihrer Ausbildung eingeführt. Nun kann es aber die Kammer nicht für richtig halten, dem Schiffer zu *verbieten*, auszufahren, wenn sich an Bord nicht ein Maschinist mit „vorläufigem Diplom" befindet; es wäre billiger, an Stelle dieses Verbots eine Geldbusse treten zu lassen.

Ferner wird in dem Entwurf vorgeschlagen, die Unterscheidung zwischen Schiffen auf europäische und nichteuropäische Häfen fallen zu lassen und es wird für alle Dampfer für die grosse Fahrt verlangt, dass sie *einen* Maschinisten mit Diplom B, *einen* mit Diplom A und *einen* mit vorläufigem Diplom an Bord haben. Unsere Kammer hält die Forderung hinsichtlich des zuletzt genannten Maschinisten für Frachtschiffe, welche ausschliesslich auf in der Nähe liegende europäische Häfen fahren, für viel zu drückend. Dieses Bedenken wäre zu beseitigen, wenn bestimmt würde, dass bei Frachtschiffen, soferne sie sich nicht südlich über die zwischen Ouessant und Lizzard gezogene Linie und nördlich über den Polarkreis begeben, die Anwesenheit eines Maschinisten mit Diplom B und *eines* mit Diplom A genügen würde.

Auch die vorgeschlagenen Bestimmungen hinsichtlich des Maschinenpersonals auf Mail- und Passagierschiffen hält unsere Kammer für die kleineren, zu dieser Kategorie gehörenden Schiffe für viel zu drückend. Früher genügten drei Maschinisten, nämlich einer mit Diplom C und zwei mit Diplom B, während jetzt vier Maschinisten vorgeschlagen werden, *einer* mit Diplom C, *einer* mit Diplom B, *einer* mit Diplom A. und *einer* mit vorläufigem Diplom. Die Grenze zwischen grossen und kleinen Schiffen würde, nach dem

Urteil unserer Kammer, nach der zu heizenden Oberfläche der grossen Kessel zu bestimmen sein und würden dann Dampfschiffe, bei welchen die geheizte Oberfläche nicht mehr als 5500 englische Quadratfuss beträgt, zu den kleinen Mail- und Passagierbooten gerechnet werden.

Der Entwurf, in welchem die von unserer Kammer für nötig gehaltenen Abänderungen nicht angebracht worden sind, erschien als Gesetz vom 16. Juli 1907 im *Staatsblad* No. 218 und der Königliche Beschluss von 27. Dezember 1907 (*Staatsbl.* No. 349) bestimmte, dass es am 1 Januar 1908 in Kraft zu treten habe. Eine Ausnahme wurde jedoch für die drei ersten Absätze von art. 4 gemacht, welche eben die von unserer Kammer getadelten Bestimmungen enthielten; diese sollten erst in einem andern, näher festzusetzenden Zeitpunkt in Kraft treten. So lange letzteres noch nicht der Fall ist, wird das Maschinistenpersonal so zusammengesetzt sein müssen, wie es in art. 17 des Gesetzes bestimmt ist und die in diesem Artikel enthaltenen Vorschriften kommen zu einem grossen Teil den von unserer Kammer ausgesprochenen Bedenken entgegen.

Vorschuss Dampferverbindung mit Argentinien und Brasilien.

Der Gesetzentwurf zur Bewilligung eines Vorschusses für eine Dampferverbindung zwischen den Niederlanden, Brasilien und Argentinien hat im abgelaufenen Jahr einen Gegenstand ernster Verhandlungen in unserer Volksvertretung gebildet und eine ausführliche Adresse an die zweite Kammer der Generalstaaten veranlasst.

Durch den Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel wurde am 15. November 1906 mit dem Komité zur Reorganisierung der Süd-Amerikalinie eine Uebereinkunft geschlossen. Durch diesen Vertrag hat sich das genannte Komité unter anderem verpflichtet, um durch Dampfschiffe mit Zwischenpausen von etwa 15 Tagen jährlich 24 Reisen im Dienst von Amsterdam oder Rotterdam über Rio de Janeiro, Buenos Ayres und Santos oder Rio de Janeiro nach Amsterdam oder Rotterdam machen zu lassen. Für die Ausführung dieses Dienstes wird das Komité die jetzt von der Aktiengesellschaft

Süd-Amerikalinie gebrauchten Schiffe verwenden können; sind mehr Schiffe nötig, dann sollen diese alle in den Niederlanden gebaut werden. Dagegen verpflichtet sich der niederländische Staat, der Aktiengesellschaft, welche alle in der Uebereinkunft umschriebenen Rechte und Verpflichtungen vom Komité übernehmen wird, einen Vorschuss zu gewähren von *f* 300,000.— per Jahr während der ersten fünf Jahre, von *f* 200.000.— per Jahr während der zweiten fünf Jahre und von *f* 100,000.— per Jahr während der dritten fünf Jahre.

Als unsere Kammer bemerkte, dass der Gesetzentwurf zur Genehmigung dieser Übereinkunft keineswegs die allgemeine Zustimmung fand, hat sie sich durch Schreiben vom 22. April 1907 an die Zweite Kammer gewendet.

Dieser Adresse entnehmen wir Folgendes:

Unsere Kammer ist der Meinung, dass bei der Entscheidung der Frage, ob man eine bestehende nationale Dampferlinie — im vorliegenden Falle die Süd-Amerikalinie — wenn sie ihrem Loos überlassen wird, untergehen lassen soll oder ob man sie, durch neues von Interessenten zusammengebrachtes ansehnliches Kapital und mit einiger Unterstützung des Staats, zu erhalten suchen muss, nur Interessen allgemeiner Art, mit Beiseitesetzung aller andern Bedenken, den Ausschlag geben müssen.

Diese allgemeinen Interessen sind hier in zwei Kategorieen zu verteilen, nämlich die, welchen die Süd-Amerikalinie während ihres Bestehens gedient hat und diejenigen, welche die Erhaltung dieser Linie mit Staatshilfe fordern oder verbieten. Mit Ziffern wird dargelegt, von welch' grosser Wichtigkeit die Süd-Amerikalinie für den niederländischen Handel gewesen ist und es wird auf die Anstrengungen ausländischer, namentlich deutscher Linien, um die Süd-Amerikalinie zu verdrängen, aufmerksam gemacht. Die Behauptung der Gegner der Staatsunterstützung, dass unser Handel durch vier ausländische Dampferverbindungen so viele Vorteile hat, ist sehr übertrieben.

Im Zusammenhang damit wird auf das grosse Interesse am Besitze einer eigenen Dampferlinie aufmerksam gemacht,

wenn diese ihren Ausgangspunkt in unseren Häfen findet und ihr ganzes Streben darauf gerichtet ist, die Existenzbedingungen für den Transport von und über diese Häfen möglich zu machen, während die ausländischen Linien nur der direkten und indirekten Vorteile wegen in unsern Häfen anlegen.

Der Gesetzentwurf wurde von den Generalstaaten angenommen und unter no. 309 des *Staatsblad* erschien das Gesetz vom 29. November 1907, betreffend die Zuerkennung eines Vorschusses für eine Dampferverbindung zwischen den Niederlanden, Brasilien und Argentinien.

Schliesslich teilen wir noch mit, dass am 15 Januar 1908 die Aktiengesellschaft „Koninklijke Hollandsche Lloyd", mit dem Wohnsitz in Amsterdam, errichtet worden ist, welche die in obengenannter Uebereinkunft vermeldeten Rechte und Verpflichtungen von dem Komité übernommen hat.

Für die Schiffahrt hinderliche Lichter.

Wir empfingen am 8. April 1907 ein Schreiben vom Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel, worin wir ersucht wurden, ihm mitzuteilen, was uns hinsichtlich der Klagen über die Hindernisse bekannt ist, welche Schiffskapitäne des Abends durch manche sehr helle, meistens elektrische Lichter industrieller Unternehmungen längs den grossen Fahrwassern gehabt haben.

Wir haben darauf am 23. April geantwortet, dass uns derartige Klagen noch nie zu Ohren gekommen seien und dass diese sich vermutlich mehr auf die am Rotterdamschen Waterweg liegenden Etablissements bezögen. Allerdings wurden, was unsern Hafen betrifft, in einer Adresse des Vorstands der Vereinigung niederländischer Kapitäne und Steuerleute von Kauffahrteischiffen die Lichter auf den Schleusenköpfen von IJmuiden, die der Papierfabrik in Velsen und die der Droogdokmaatschappij als hinderlich bezeichnet, aber es hat sich gezeigt, dass diese Klagen entweder grundlos waren oder dass diese Lichter, nachdem die entsprechenden Vorrichtungen angebracht worden waren, kein Hindernis mehr verursachten. Wir gaben jedoch dem Minister anheim, die

Gemeindebehörden auf diesen Punkt aufmerksam zu machen, um stets, wie jetzt bereits mehrfach geschieht, bei der Verleihung von Konzessionen kraft des Hindernisgesetzes die Bedingung vorzuschreiben, dass die Lichter auf den am Fahrwasser liegenden Terrains an der Seite dieses Fahrwassers mit Schirmen versehen werden müssen.

Oosterdokschleuse.

In unserem vorigen Jahresbericht haben wir mitgeteilt, dass Staat und Gemeinde sich hinsichtlich der Verbesserung des Durchgangs vom IJ nach dem Oosterdok geeinigt hätten und zugleich hatten wir noch Gelegenheit, zu melden, dass die Vorlage von Burgemeester en Wethouders über die Aufhebung der Oosterdokschleuse am 2. Januar 1907 vom Gemeinderat angenommen wurde.

Ehe mit den nötigen Arbeiten begonnen werden konnte, musste noch auf den Beschluss der Generalstaaten gewartet werden, durch welchen die Staatssubsidie festgesetzt werden sollte. Ein Gesetzentwurf, durch welchen der Gemeinde Amsterdam als Staatsbeitrag zu den Kosten der Erweiterung der Oosterdokschleuse die Summe von *f* 282,000 bewilligt werden sollte, erreichte am 11. April 1907 die zweite Kammer. Mit der nötigen Eile wurde diese für Amsterdam ausserordentlich wichtige Angelegenheit in den Generalstaaten behandelt und bereits am 13. Juli 1907 erschien das betreffende Gesetz im *Staatsblad*. Ausserdem wurde die Hälfte der Subsidie, also *f* 141,000 noch auf das Budget des Jahrs 1907 gebracht.

Bereits in unserem Berichtsjahr ist mit den Arbeiten begonnen worden und aller Wahrscheinlichkeit nach wird vor dem Ende des laufenden Jahrs die Durchfahrtsweite auf 25 Meter gebracht sein.

Overtoomsche Schleuse.

Von Burgemeester en Wethouders wurden wir am 21 Januar 1907 um unser Gutachten uber eine Adresse der Vereinigung „Schuttevaer" über *Vorschleusung* (vóórschutting) durch die Overtoomsche Schleuse befragt.

Durch Schreiben vom 19. April 1907 haben wir geant-

wortet, dass die Vereinigung „Schuttevaer" in ihrer Adresse offenbar die vollständige Abschaffung der Vorschleusung, mit Ausnahme vielleicht von Passagierbooten und dergleichen, gemeint hat; damit kann sich aber unsere Kammer in keiner Weise einverstanden erklären. Auch der Vorschlag eines Mitglieds des Gemeinderats, um Vorschleusung allein auf die durch Motoren getriebenen Dampfboote und Fahrzeuge, welche einen regelmässigen Dienst unterhalten, zu beschränken, verdient nach dem Urteil der Kammer keine Empfehlung. Aus einer Statistik weist unsere Kammer nach, dass selbst Schiffe, die jetzt Vorschleusung haben, zu hunderten einen ansehnlichen Aufenthalt haben und dass dem Uebelstande, unter welchem die Schiffahrt im Allgemeinen zu leiden hat, durch das Abschaffen der Vorschleusung nicht abgeholfen werden würde, da die Ursache des Uebels, nämlich die zu geringe Kapazität der Schleuse, dadurch nicht beseitigt werden würde.

Ist demnach unsere Kammer auch der Meinung, dass die Verordnung unverändert beibehalten werden muss, so macht sie doch auf den unhaltbaren Zustand an der Overtoom'schen Schleuse aufmerksam, dem nur durch den Bau einer neuen Schleuse genügend abgeholfen werden kann. Ohne noch den Plänen einer neuen Schleuse vorgreifen zu wollen, bemerkt unsere Kammer am Schlusse ihres Schreibens doch, dass nach ihrem Dafürhalten die Schleuse aus zwei Kammern von etwa 12 M. Breite und 120 à 150 M. Länge bestehen müsse, wodurch es möglich werden würde, den Aufenthalt der Fahrzeuge auf ein Minimum zu beschränken.

Entwurf eines Gesetzes zur Erhebung einer Einkommenssteuer.

Durch Schreiben vom 19. April 1907 hat sich unsere Kammer an den Finanzminister gewendet, worin sie über den Gesetzentwurf betreffend die Erhebung einer Einkommenssteuer, welcher der zweiten Kammer der Generalstaaten am 2. September 1906 vorgelegt worden ist, einige Bemerkungen macht.

Die Kammer hebt im Eingang ihres Schreibens hervor, dass sie sich bei der Beurteilung des Entwurfs ausschliesslich auf die Punkte beschränkt, welche mehr im Besondern die

Interessen berühren, zu deren Beurteilug sie berufen ist und sie bespricht dann folgende Punkte.

In Artikel 1 h werden u. a. für steuerpflichtig erklärt die ausländischen Feuer- und Seeversicherungsgesellschaften, welche hierzulande durch Zwischenkunft von Bevollmächtigten Kontrakte abschliessen. Unsere Kammer macht darauf aufmerksam, dass demnach die ausländischen Gesellschaften, welche hierzulande indirekt arbeiten, nicht steuerpflichtig sind. Unter indirekt arbeitenden Gesellschaften versteht unsere Kammer solche, welche eine Uebereinkunft mit einer niederländischen Gesellschaft haben. welche letztere in den Stand setzt, auf ihren eigenen Namen einen ansehnlich grösseren Betrag, als sie sonst nehmen würde, auf Polisen zu zeichnen. Gegen eine Bevorzugung ausländischer Gesellschaften vor den inländischen, welche in dieser Weise ins Leben gerufen werden würde, glaubt unserer Kammer sich verwahren zu müssen.

Alsdann verweist unsere Kammer darauf, dass nach den Vorschriften des jetzt geltenden Gesetzes über die Betriebssteuer das sogenannte veränderliche Einkommen natürlicher Personen nach dem durchschnittlichen über die drei letzten Kalenderjahre empfangenen Betrag per Jahr berechnet wird, während in dem Entwurf beantragt wird, fortan als Masstab den Betrag des über das zuletzt verlaufene Kalenderjahr Genossenen zu nehmen. Dadurch wird, wie unsere Kammer an einem Beispiel nachweist, eine unbillige Bevorzugung der Aktiengesellschaften vor den Firmen oder den auf eigenen Namen Handel Treibenden ins Leben gerufen.

Schliesslich schlägt die Kammer vor, den Betrag der von Reisenden ausländischer Firmen zu entrichtenden Steuer nicht unverändert zu lassen, sondern von *f* 15.— auf *f* 100.— zu erhöhen. Zugleich hält es unsere Kammer behufs Verhütung von Steuerhinterziehungen für wünschenswert, über ausländische Reisende eine strengere Kontrolle zu üben, als jetzt der Fall zu sein scheint.

Der Entwurf ist im vorigen Jahr noch nicht in das Stadium der Behandlung getreten; zwar erschien in den

ersten Tagen des Jahrs 1908 zugleich mit der Antwort des Ministers ein abgeänderter Entwurf, aber in diesem sind die von unserer Kammer als weniger wünschenswert bezeichneten Bestimmungen unverändert stehen geblieben.

Aufsicht von Zollbeamten ausserhalb der gewöhnlichen Dienstzeit.

Der Finanzminister schickte uns am 12. Februar 1907 die Abschrift eines Briefes an die Handelskammer von Rotterdam, in welchem die Regelung der Aufsicht der Beamten für Zölle und Verbrauchssteuern ausserhalb der gewöhnlichen Dienstzeit behandelt wird. Da bei dieser Frage auch die Interessen Amsterdams als eines Löschplatzes beteiligt sind, so hielt es seine Exzellenz für wichtig, unsere Bemerkungen zu dem Inhalt dieses Briefes zu vernehmen.

In dem genannten Brief sagt der Minister, dass die Beamten für Zölle und Verbrauchssteuern in Rotterdam sich wegen ihres Dienstes beklagt hätten; diese Klagen bezogen sich sowohl auf die grosse Anzahl Stunden, welche sie oft innerhalb 24 Stunden im Dienste bleiben müssten, wie auch auf die Vergütung, welche sie für die Aufsicht während der sogenannten Dienstpause vom Handel erhalten. Durch Vermehrung des Personals könnte dem ersten Klagepunkt so viel als möglich abgeholfen werden, aber seine Exzellenz möchte zugleich eine Massregel treffen, durch welche dem unnötigen Verfügen über Beamte Einhalt getan würde. Diese Massregel sollte darin bestehen, dass fortan, wenn Beamte wegen nicht zeitigen Ankommens eines Schiffes mit dem Beginnen ihrer Arbeit warten müssen, für jeden von ihnen eine Vergütung von *f* 2.50 für die erste und *f* 5.— für die darauf folgende Stunde gefordert werde und dass, wie bereits jetzt, wenn nach Ablauf dieser letztern Stunde die Aufsicht noch nicht anfangen kann, über die Beamten für andere Dienste verfügt werden solle. Auch hält es der Minister für nötig, dass Interessenten so viel als möglich die Anzahl Stunden angeben würden, während derer ausser der gewöhnlichen Dienstzeit Aufsicht nötig ist und es wäre zu bestimmen, dass die Kosten der Aufsicht stets wenigstens über die angegebene Anzahl Stunden berechnet würden und

dass bei Ueberschreitung dieser Anzahl Stunden der Betrag per Stunde für die weitere Zeit um die Hälfte erhöht werde. Was den zweiten Klagepunkt, die Vergütung für die Dienstpause betrifft, so würde der Minister folgende Veränderung befürworten, dass nämlich fortan, dem Handel gegenüber, die Dienstpause als zum gewöhnlichen Dienst gehörend betrachtet wird, was zur Folge haben würde, dass für die Aufsicht während dieser Zeit keine Kosten in Rechnung gebracht werden dürfen. Da jedoch die Staatszulage an die Beamten nicht wegfallen kann, so möchte der Minister den Aufsichtslohn um die Hälfte erhöhen und von 20 resp. 40 cent per Stunde auf 30 und 60 cent bringen.

Durch Schreiben vom 19. März 1907 haben wir ausführlich dargelegt, dass aus allerlei Gründen die wirkliche Stunde der Ankunft der Schiffe nicht angegeben werden könne und mit Rücksicht auf den Bureauschluss des ostindischen Hauses sei es nötig, wenn man nicht einige kostbare Stunden verloren gehen lassen wolle, zeitig um Beamte anzufragen. Die Vergütung von *f* 2.50 und *f* 5.—, wenn zur angegebenen Stunde nicht angefangen wird, werde denn auch für unbillig gehalten und wäre dringend davon abzuraten. Auch werde es häufig unmöglich sein, im Voraus die Dauer der Aufsicht ausserhalb der gewöhnlichen Dienstzeit anzugeben und zugleich um Beamte anzufragen; ohne den Willen und die Schuld des Anfragenden werde häufig ein Aufenthalt stattfinden, wesshalb eine Erhöhung der Vergütung per Stunde um die Hälfte der weiteren Dienststunden zu verwerfen sei. Das Abschaffen der Bezahlung der sog. Dienstpause ad *f* 1.— und den Ersatz derselben durch Erhöhung des Aufsichtslohns um die Hälfte, verdiene nach der Meinung unserer Kammer ebensowenig Empfehlung, da u. a. diese Massregel den geäusserten Bedenken nicht entgegenkommt und die Erhöhung überdies bedeutend höhere Lasten auf den Handel legen würde.

Durch Königl. Beschluss vom 23. Oktober 1907 (*Staatsbl.* No. 277) wurde die Regelung dieser Aufsicht zwar abgeändert, aber den von uns geäusserten Bedenken ist man nur

teilweise entgegengekommen. Die Vergütung für das nicht zeitige Anfangen wurde auf *ƒ* 1.— für die erste und *ƒ* 5,— für die zweite Stunde festgesetzt; ferner wird für die Berechnung der Kosten jede wirklich ausgeübte Aufsicht nicht vor dem Augenblick als beendet betrachtet, in welchem die Arbeiten der Anfrage gemäss abgelaufen sein mussten und werden für weitere Dienststunden die Kosten um ein Viertel erhöht. Der Aufsichtslohn wurde überdies von 20 resp. 40 cent auf 30 und 60 cent erhöht.

Tarif der Einfuhrzölle in Niederländisch-Indiën.

In unserem letzten Jahresbericht haben wir unser Schreiben an die Handelskammern in Niederl. Indien anlässlich des anhängig gemachten Gesetzentwurfs zur Aenderung des Tarifs für Ein-, Aus- und Durchfuhr in Niederl. Indien mitgeteilt und wir wiesen dabei auf die sehr mangelhafte Weise, auf welche die Erhebung des Einfuhrzolls nach dem Werte der Güter jetzt in Niederl. Indien geregelt ist.

Von den Handelskammern in Batavia, Semarang und Soerabaja haben wir eine Antwort empfangen, aus der hervorging, dass man in Niederl. Indien hinsichtlich der Art und Weise, auf welche das jetzt in Nied. Indien geltende System verbessert werden könnte, geteilter Meinung ist.

Mittelst Schreiben vom 21. Juni 1907 haben wir uns noch einmal an die drei genannten Handelskammern gewandt und unserem Schreiben eine Note beigefügt, in der wir in Kürze auseinander setzten, auf welche Weise nach unserer Meinung eine Verbesserung zu erzielen wäre. Wir sprachen zugleich die Hoffnung aus, dass genannte Kammern auf Grundlage der in der Note entwickelten Vorschläge zur Verbesserung dem Generalgouverneur eine gleichlautende Bitte übermitteln würden.

In dieser Note wird als Grundlage für Verbesserung u. a. empfohlen, so viel als möglich Kommissionen zur Beurteilung zu ernennen und für die Plätze, wo dann eine Kommission ins Leben getreten wäre, würde die Einführung eines beschränkten Preiskurants möglich sein, in welchen nur diejenigen Artikel aufgenommen würden, deren Wert in

einem bestimmten Augenblick, ohne grosse Gefahr für ansehnliche Abweichungen, festzustellen wäre. Für Plätze, wo keine Kommissionen gebildet werden könnten, wäre der Preiskurant zu behalten, jedoch in ausgedehnterer Form. Dieser Preiskurant müsste alle 3 Monate revidiert werden.

Indessen erschien im *Staatsbl.* No. 105 das Gezetz vom 25. Mei 1907, welches eine nähere Aenderung und Ergänzung des Gesetzes vom 17. November 1872 (Festsetzung der Tarife für Ein-, Aus- und Durchfuhr in Niederländisch Indien, *Staatsbl.* No. 130) enthält.

Durch dieses Gesetz sind die Einfuhrzölle für viele Artikel erhöht; mit dem bestehenden Preiskurantensystem hat man indessen nicht gebrochen und wie der Kolonialminister bei der öffentlichen Behandlung in der zweiten Kammer mitteilte, wird an diesem vorläufig auch festgehalten werden. Eine periodische Revision des Preiskurants hält der Minister für notwendig.

Eisenbahnverbindung Amsterdam—Bremen—Hamburg.

Ueber die Eisenbahnverbindung Amsterdam—Bremen—Hamburg haben wir im abgelaufenen Jahr wieder korrespondiert.

In unserem Bericht über 1905 teilten wir mit, dass zwischen der Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij und den deutschen Eisenbahndirektionen Unterhandlungen über die Verbesserungen der Bahnverbindungen zwischen Norddeutschland und den Niederlanden via Hamburg im Gange wären.

Durch Schreiben vom 7. Januar 1907 teilten wir der Holl. IJz. Sp. M. mit, dass zwar einige Verbesserung in der Verbindung von Hamburg mit den Niederlanden angebracht sei, dass dies aber mit den Nachtverbindungen unseres Landes mit den genannten Plätzen noch nicht der Fall sei. Wir ersuchten genannte Gesellschaft, die nötigen Schritte zur Verbesserung der Abendverbindung zu tun und zwar so, dass die Abgangszeit von Amsterdam, jetzt 6.43, nicht auf später verlegt werde.

Am 4. Februar 1907 erhielten wir Antwort von der

Gesellschaft, worin uns mitgeteilt wurde, dass mit 1. Mai 1907 ein neuer Zug eingelegt werden soll, welcher um 9.46 V.M. aus Hamburg und um 11.31 V.M. aus Bremen abgeht und ungefähr 4.42 N.M. in Amsterdam ankommen werde. Die Nachtverbindung konnte, mit Rücksicht auf den Umbau des Bahnhofs is Osnabrück, noch nicht verbessert werden.

Die Handelskammer von Bremen, der wir dieses Schreiben zur Hand stellten, erklärte, dass eine Verbindung wünschenswert wäre, mittelst der man aus Hamburg 7.43 abgehen und etwa um 3 Uhr in Amsterdam sein könnte. Aus einem Schreiben der Holl. IJz. Sp. M. ging indessen hervor, dass sich einer solchen Verbindung unübersteigliche Hindernisse entgegenstellten.

Indessen ist es doch noch zu einer ansehnlichen Verbesserung gekommen. Mit 1. Oktober 1907 ist nämlich eine Schnellzugverbindung zu Stande gekommen, mit der man von Amsterdam um 3.20 N.M. abgeht und um 10.19 N.M. in Bremen und um 12.11 des Nachts in Hamburg ankommt.

Diamantindustrie in Südafrika.

Vom Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel haben wir verschiedene Schreiben empfangen betreffend Pläne, um in Südafrika das Spalten und Schleifen von Diamanten zu befördern.

Wir haben die Vorstände der Amsterdamschen Allgemeinen Juweliervereinigung und des Allgemeinen Niederländischen Diamantbearbeiterbundes von diesen Briefen in Kenntnis gesetzt.

In der Tat scheint man sich in Transvaal und in der Kapkolonie viele Mühe gegeben zu haben, um daselbst eine Diamantindustrie ins Leben zu rufen und als eines der Mittel dazu wurde die Erhebung eines Ausfuhrzolls auf Rohdiamanten empfohlen. Würde man sich dazu entschliessen, dann würde unserer Diamantindustrie ein schwerer Schlag versetzt werden. Zum Glück braucht man aber nicht bange zu sein, da die Regierung der Kapkolonie im September ausdrücklich erklärt hat, dass sie keineswegs die Erhebung eines solchen Ausfuhrzolls beabsichtige.

Staatsaufsicht auf die Apparate zum Wägen.

Am 25. April 1907 wurde eine Staatskommission ernannt, welche beauftragt wurde, ein Gutachten darüber abzugeben, ob es wünschenswert sei, die Staatsaufsicht über die Apparate zum Wägen wieder einzuführen, wie auch um einen Entwurf der eventuell für nötig gehaltenen gesetzlichen Bestimmungen zur Einführung einer solchen Aufsicht mit den dazu gehörigen Erläuterungen zu liefern.

Der Vorsitzende dieser Kommission ersuchte uns durch Schreiben vom 9. Juli 1907, über die bei Zolldefraudationen erwischte Quantität gewogener Waaren innerhalb des Gebiets unserer Interessen und wo möglich auch ausserhalb desselben Angaben zu machen, ferner uns über die Bedingungen, unter denen das Wägen geschehen muss, über die Apparate, welche hiezu gebraucht werden, ihre Zuverlässigkeit u. s. w. auszulassen.

Durch Schreiben vom 25. Juli 1907 haben wir dem Vorsitzenden der Staatskommission mitgeteilt, dass die Beantwortung dieser Fragen einen solchen Umfang annehmen würde, dass eine Erfüllung dieses Gesuchs gleichbedeutend sein würde mit der Verrichtung aller für die Zusammenstellung des Gutachtens der Kommission notwendigen Vorarbeiten. Unsere Kammer glaubte desshalb auch, diesem Gesuch nicht entsprechen zu können, erklärte sich jedoch gerne bereit, der Kommission so viel als möglich behilflich zu sein, wenn ihr bei ihrer Untersuchung in hiesiger Stadt hinsichtlich bestimmter Punkte die Beihilfe der Kammer unentbehrlich wäre.

Post.

Im abgelaufenen Jahr hat der Postverkehr in hiesiger Stadt wieder zugenommen. Eine vollständige Uebersicht darüber gibt die Tabelle, welche als Beilage F hinter diesem Bericht zu finden ist.

Wenn wir einzelne Ziffern daraus nehmen und mit denen der letzten Jahre vergleichen, so ergibt sich, dass am Postbureau hier empfangen wurden:

in 1905	in 1906	in **1907**	
20,175,430	20,933,394	**21,483 709**	Briefe
12,404,596	12,945,022	**13,297,531**	Briefkarten
23,425,236	24,676,648	**25,143,365**	Drucksachen
1,218,212	1,469,758	**1,676,753**	Dienstbriefe
832,916	945,660	**1,058,655**	Muster
913,383	911,153	**964,810**	Eingeschriebene Stücke.

Der Totalbetrag der Briefe, Briefkarten und Drucksachen ist jetzt auf 63,624,323 gestiegen, was verglichen mit dem vorigen Jahr eine Zunahme von beinahe **2** Millionen aufweist.

Der Totalumsatz am Postbureau hier (Einnahmen und Ausgaben) hat wieder um mehr als 6 Millionen zugenommen.

Der Gesamtumsatz betrug:

in	1895	*f* 30,500,000.—
„	1900	„ 50,303,000.—
„	1901	„ 52,674,000.—
„	1902	„ 57,252,000.—
„	1903	„ 62,261,000.—
„	1904	„ 66,417,000.—
„	1905	„ 73,119,000.—
„	1906	„ 79,571,000.—
„	**1907**	„ **85,971,575.41**

Versandt wurden in Jahr **1907**: **601,636** Postwechsel und **1,265,754** Quittungen, repräsentierend einen Betrag von resp. *f* **9,477,011,99** und *f* **16,470,961.66½** gegenüber 1906 einer Anzahl von 575,817 und 1,143,482, repräsentierend einen Betrag von resp. *f* 9,007,775.80 und *f* 14,519,910.21; empfangen wurden im **1907**: **964,502** Postwechsel und **391,132** Quittungen, repräsentierend einen Betrag von resp. *f* **13,594,725.16½** und *f* **2,951,148.87** gegen in 1906 eine Anzahl von 956,652 und 371,922, repräsentierend einen Betrag von resp. *f* 13,140,010.91 und *f* 4,158,866.65½.

Die ausserordentliche Zunahme sowohl des Post- wie des Telegraphenverkehrs in hiesiger Stadt hat die Ernennung einer Kommission veranlasst, welche den Auftrag hatte, zu untersuchen, welche Massregeln nötig seien, um die Hindernisse zu beseitigen, unter welchen die Ausübung des Post- und Telegraphendienstes in Amsterdam leidet. Diese durch Ver-

fügung des Ministers van Waterstaat am 3. Februar 1906, Nr. 541 eingesetzte Kommission, zu welcher aus unserer Kammer die Herrn Dr. H. F. R. Hubrecht und H. C. Rehbock, ersterer zugleich als Vorsitzender, gehörten, hat am 21. October 1907 dem Minister ihren Bericht erstattet.

Folgende, eingehend motivierte Massregeln wurden von der Kommission empfohlen:

1.) Ausführung des Entwurfs zu einer neuen Verteilung der Raums in dem jetzigen Hauptpost- und Telegraphengebäude.

2.) Errichtung eines Postgebäudes an der De Ruyterkade für den Postpaketdienst und die Zentralexpedition der Briefpost, in welchem Gebäude zugleich der nötige Raum zu reservieren ist, um, bei der Einführung der Dezentralisation, daselbst die Vorsortierung der ankommenden Posten stattfinden zu lassen.

3*a*.) Erweiterung des Wirkungskreises der Nebenpoststellen zu Annahme- und Ausgabelokalen der Post, zur Gleichstellung mit der Hauptstelle für alle Zweige des äusseren Postdienstes, verbunden mit einer allmähligen Vermehrung der Anzahl Nebenstellen, was vom Verkehr, der Zunahme der Bevölkerung und der Ausbreitung der Gemeinde abhängig ist.

b.) Vorbereitung der Dezentralisation der Dienste der Annahme und der Bestellung der Briefpost.

4.) Ausführung des Entwurfs zur Vergrösserung des jetzigen Post- und Telegraphengebäudes durch die angrenzenden Gebäude und zwar, sobald sich das Bedürfnis an weiterer Vergrösserung der Lokalitäten für den Telegraphendienst als notwendig herausstellt oder wenn die Uebernahme des lokalen Telephonbetriebs wünschenswert erscheint.

Ueber die von unserer Kammer mit der Direktion des Postdienstes geführte Korrespondenz teilen wir Folgendes mit:

Am 5. Februar 1907 haben wir den Generaldirektor des Post- und Telegraphenweses auf den Nachteil aufmerksam gemacht, der für die nach Britisch-Indien, China, Japan u. s. w. handelnden niederländischen Firmen dadurch entsteht, dass mit 1. Mai 1906 die Abholung der englischen

Mail am Freitag von 11,45 V. M. auf 6,20 V. M. angesetzt also verfrüht wurde. Dadurch ist es unmöglich, noch am Freitag Morgen Briefe für genannte Länder zu erledigen. Unsere Kammer glaubt, dass die Wiederherstellung des früheren Zustandes möglich ist, wenn genannte Versendung mit dem Nachtzug nach Basel stattfindet.

Der Generaldirector teilte uns in Antwort auf dieses Schreiben am 1. Juni 1907 mit, dass mit Eingang vom 20. Juni 1907 genannte Mail wieder, wie vor 1. Mai 1906, versandt werden solle.

Am 9. Januar 1907 wurden wir vom Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel um unser Urteil über ein Schreiben befragt, welches ein hiesiger Teemakler an Se. Exzellenz gerichtet hatte und worin er sich beklagte, dass die Beamten des Postbureaus sich schon wiederholt geweigert hätten, eine Büchse Tee, deren Inhalt etwa 200 Gramm betrug, als Muster zu versenden, weil die Quantität Tee zu gross sei.

Wir haben am 18. März 1907 geantwortet, dass die Händler in hiesiger Stadt ihre Muster meistens in Büchsen von ansehnlich geringerem Inhalt versenden und dass also offenbar das Bedürfnis an Mustern von der Grösse, wie sie der betreffende Makler versenden wollte, vorderhand noch nicht vorliege.

Wie übermittelten später dem Generaldirektor des Post- und Telegraphenwesens zwei Büchsen, welche per Stück 25 Gramm fassen können und auch meistens für die Versendung von Teemustern nach dem Ausland gebraucht werden.

Wir erhielten am 26. Juli 1907 ein Schreiben vom Deutschen Handelstag, worin uns mitgeteilt wurde, dass durch diese Korporation an die Deutsche Regierung das Ersuchen gerichtet worden war, um mit den benachbarten Ländern einen Postvertrag zu schliessen, worin die Frankierung der Briefe zwischen diesen Ländern und Deutschland gleich gestellt würde mit derjenigen von Briefen, welche für das Inland bestimmt sind; ferner sollten in Zukunft auch andere Länder zu dieser Herabsetzung übergehen. Dieses Ansuchen geschah auf Grund eines Beschlusses, der auf dem zweiten

internationalen Kongress von Handelskammern und anverwandten Vereinigungen in Mailand vom 24. bis 27. September 1906 gefasst worden war. Der Deutsche Handelstag ersuchte uns, mitzuteilen, welche Schritte wir in diesem Sinn bei unserer Regierung getan hätten und dass wir, wenn dies noch nicht geschehen sei, sobald als möglich dies tun möchten.

Am 12. September 1907 haben wir geantwortet, dass unsere Kammer bereits vor dem Kongress von Mailand erklärt habe, dass sie eine Herabsetzung des Briefportos für den internationalen Verkehr, wie auch einen Postvertrag mit Deutschland vorderhand nicht für wünschenswert halte.

In Verband mit dem, was wir in unserem vorigen Jahresbericht über den internationalen Postkongress in Rom mitteilten, vermelden wir noch den Königl. Beschluss vom 30. September 1907 (*Staatsbl.* no. 260) zur Ausführung des Allgemeinen Postvertrags und, mit Ausnahme derjenigen über die Paketpost, der besonderen Vereinbarungen von Rom, welchen die Niederlande beigetreten sind.

Schliesslich sei noch vermeldet, dass am 16. Oktober 1907 der zweiten Kammer ein Gesetzentwurf über Abänderung des Gesetzes vom 15. April 1891 zur Regelung der Brietpost vorgelegt wurde. Durch diesen Entwurf werden die Tarife verändert und u. a. bestimmt, dass für Briefe im inländischen Verkehr für ein Gewicht von nicht mehr als 20 Gramm 5 Cent und bei einem Gewicht von 20 bis und mit 200 Gramm 10 Cent bezahlt werden müssen.

Telegraphie.

Beim Telegraphendienst kann wieder eine Zunahme vermeldet werden.

Vergleichen wir die Ziffern über die letzten 3 Jahre, dann sehen wir, dass sind:

	Anzahl Telegramme in:		
	1905.	1906.	**1907.**
Aufgegeben	638,743	627,712	**610,474**
Bestellt	717,400	728,641	**698,230**
Angenommen und weiter telegraphiert	5,081,024	5,324,838	**5,557,514**
Direkt gewechselt zwischen England, Deutschland und Niederlanden	222,344	250,809	**257,021**
Total behandelte Telegramme	6,659,511	6,932,000	**7,123,239**

Auch die Anzahl Gespräche per Telephon (s. Beil. G. hinter diesem Bericht) nahm im abgelaufenen Jahr wieder zu.

Hinsichtlich der Anzahl der an den Nebenstellen aufgegebenen und bestellten Telegramme verweisen wir auf Beilage G.

Ueber einzelne die Telegraphie betreffende Punkte teilen wir noch Folgendes mit:

Bei unserer Kammer liefen ernste Klagen über ansehnliche Verspätung der Telegramme aus Marseille nach Amsterdam ein. Wir haben uns desshalb am 18. Febr. 1907 an den Generaldirektor des Post- und Telegraphenwesens gewandt und ihn ersucht, bei der französischen Telegraphenverwaltung, welche vermutlich die Schuld der Verspätung hat, auf Abstellung dieses Uebelstands zu dringen.

Der Generaldirektor hat darauf hin eine eingehende Untersuchung über die Zeitdauer der aus Frankreich kommenden Telegramme angeordnet und am 31. Oktober 1907 konnte er uns mitteilen, dass die wiederholt vorgekommenen Verspätungen durch grossen Andrang von Telegrammen, durch Störungen auf der direkten Verbindung Paris—Amsterdam und ferner durch den mangelhaften Zustand mancher französisch-belgischen Drähte verursacht werden, so dass der direkte Draht manchmal seiner Bestimmung entzogen werden musste. Seitens der französischen Telegraphendirektion wurde jedoch eine rasche Verbesserung der genannten Drähte zugesagt und es wurde die Erwartung ausgesprochen, dass die beabsichtigte Einführung von rascher arbeitenden Apparaten zwischen Paris und Brüssel auch dem französisch—niederländischen Verkehr zu gut kommen werde.

Von einer Firma in hiesiger Stadt erhielten wir ein Schreiben, in welchem auseinandergesetzt wird, wie wünschenswert es wäre, wenn die abzuliefernden Telegramme mit der deutlichen Angabe der Zeit, in welcher das Telegramm vom Telegraphenboten für die Ablieferung in Empfang genommen worden ist, versehen würden.

Am 22. April 1907 haben wir geantwortet, dass seit Januar 1907 beim hiesigen Telegraphenbureau ein automatisch-elektrischer Zeitstempel im Gebrauch ist, welcher auf den

Reçu's der Telegramme die richtige Zeit angibt, in welcher sie dem Boten zur Besorgung übergeben wurden, so dass also die Kontrolle der zur Besorgung nötigen Zeit sehr leicht ist.

Vom Generaldirektor des Post- und Telegraphenwesens erhielten wir ein Schreiben über die im Jahr 1908 in Lissabon abzuhaltende internationale Telegraphenkonferenz.

Der Generaldirektor teilte uns hier mit, dass er es nicht für nötig halte, sämtlichen Handelskammern des Landes die schriftliche Mitteilung davon zu machen und dass es nach seiner Meinung genüge, drei Kammern (nämlich die unsrige und die von Rotterdam und Haag einzuladen, ihre Ansichten über den Dienst der internationalen Telegraphie und Telephonie mitzuteilen.

Darüber wurden wir um unsere Ansicht befragt.

Wir antworteten am 23. September 1907, dass eine Beschränkung auf die drei genannten Kammern unseres Erachtens nicht den offenbar beabsichtigten Zweck erfüllen würde, die Wünsche von Handel, Schiffahrt und Industrie in unserem Lande hinsichtlich des Telegraphen- und Telephondienstes kennen zu lernen. Wir schlugen desshalb vor, sämtlichen Kammern im Lande die Gelegenheit zu geben, sich darüber auszusprechen. Aus einem später empfangenen Schreiben ersahen wir, dass die andern Kammern ebenfalls ersucht worden waren, ihre Wünsche auszusprechen, so dass also unser Rat befolgt worden war.

Wir können hier noch mitteilen, dass beabsichtigt wird, auf der Fusspur dessen, was gelegentlich des letzten internationalen Postkongresses in Rom geschehen ist, eine Zusammenkunft von Abgeordneten von Handelskammern zu veranstalten.

In unserem Bericht über das Jahr 1902 haben wir die am 24. Juli 1901 zwischen den Niederlanden und Deutschland geschlossene Uebereinkunft betreffend eine Kabelverbindung zwischen Niederländisch Indien und Europa via Sibirische Linien vermeldet. Einige Jahre später, am 19. Juli 1904, wurde von einer Gruppe deutscher und nieder-

ländischer Kapitalisten in Köln die deutsch-niederländische Telegraphen Gesellschaft errichtet, welche durch ihre Kabel von Shanghai via Jap nach Menado mit Niederländisch Indien via Sibirien eine Verbindung zu Stande gebracht hat.

Lange Zeit liess nach dem russisch-japanischen Krieg der Depeschenwechsel auf den sibirischen Linien noch zu wünschen übrig, aber im Lauf des Jahres 1907 wurde — s. niederländische *Staatscourant* No. 272 — offiziell bekannt gemacht, dass die Telegramme über die deutsch-niederländische Route keiner Verspätung ausgesetzt seien. Die Telegramme aus unserem Lande nach Niederl. Indien müssen, um über diese Route zu gehen, ausdrücklich via „Kiachta-Jap" vermelden, dagegen gehen die Telegramme aus Niederl. Indien regelmässig über diese Route, es sei. denn, dass die Absender es anders wünschen.

Gemeindetelephondienst.

Auch im Jahr 1907 is das Telephonnetz wieder ansehnlich ausgedehnt worden. Die Anzahl Aufsteigpunkte wurde von 276 auf 298 gebracht, während am 31. December 1907 noch 14 in Anlage waren. Demgemäss ist die Anzahl der dahin führenden Kabel um 2 von 112 und 4 von 224 vermehrt und von 1 mit 14 und 10 von 28 vermindert, so dass die Vermehrung der Anzahl Kabelleitungen 826 beträgt.

Die totale Länge der Untergrundleitungen betrug am 31. December 20.057.682 M., anwesend in:

30.848,—	M.	Grund-kabel	von	224	Leitungen
42.741,—	„	„	„	112	„
68 275,9	„	„	„	56	„
128.267,—	„	„	„	28	„
37.991,—	„	„	„	14	„
2 322,—	„	Wasserkabel	„	112	„
1.362,—	„	„	„	56	„
2.771,5	„	„	„	28	„

Ueberdies liegen noch auf einzelnen Punkten besondere Teile Wasserkabel, wie

439.—	M.	von	14	Leitungen
353,—	„	„	7	„
482,—	„	„	1	„

und für verschiedene Zwecke noch 1.252 M. von 4 und 1.805 M. von 2 Doppelleitungen, zusammen 20.073.999,4 M. Doppelleitung (gegen 17.093.161,4 M. am 31. December 1906).

Die Anzahl der während 1907 eingelaufenen Anfragen um Anschluss betrug:

1061	für gewöhnliche	Anschlüsse
23	„ „	Privat-Linien.
52	„	Gemeindeanschlüsse und
5	„ „	Privat-Linien;

ausserdem wurden angefragt:

583 Wohnungswechsel und 2,243 Aenderungen bestehender Anschlüsse.

Auf den Telephontischen waren besetzt:

am 1 Januar	7,387	Nummern
„ 1 Februar	7,450	„
„ 1 März	7,517	„
„ 1 April	7,612	„
„ 1 Mai	7,628	„
„ 1 Juni	7,763	„
„ 1 Juli	7,834	„
„ 1 August	7,880	„
„ 1 September	7,927	„
„ 1 October	7976	„
„ 1 November	7,934	„
„ 1 December	8,031	„
„ 31 „	8,073	„

Also eine Zunahme von 686 Nummern.

Die Anzahl angeschlossener Posten (d. h. Telephonapparate, die direkt oder indirekt Gelegenheit geben, sich am Telephonverkehr zu beteiligen) betrug am 31. December 1906 **9126** und am 31. December 1907 **9991**.

Ferner waren in Gebrauch 309 Privatlinien. Die Anzahl geführter Gespräche betrug per 24 Stunden am:

11 Januar, bei Tage (8 Uhr V. M.—10 Uhr N. M.) 60,233; am 31 December war die Anzahl 83,466, also eine Zunahme von 23,233.

Die durchschnittliche Anzahl angefragter Verbindungen des Tagdienstes über das ganze Jahr (Resultat von 24 Zählungen) war 70.544 Anfragen durchschnittlich per 24 Stunden, gegen 54,938 über das vorige Jahr.

Unter den angefragten Verbindungen sind diejenigen inbegriffen, welche aus den öffentlichen Zellen geführt worden sind, bis zu einem Totalbetrag von 35,092 (in 1906: 33,619), wovon 25,975 (in 1906: 25,526) aus den Zellen auf der grossen Börse.

Ertrag des Stempeldebits.

Der Ertrag der Stempelsteuer in der Gemeinde Amsterdam betrug über die folgenden Rubriken:

		1906	1907
A. Formatstempel, Jagd- und Fischakten und Mietkontrakte		f 300,596.25	f 291,769.42½
B. Quittungen und Handelspapier von 5 cent		„ 275,176.95	„ 275,907.80
C. Handelspapier von höherem Betrag		„ 148,071.05	„ 160,208.15
D. Effekten:			
I. Der Proportionalsteuer unterworfen (Art. 1 des Gesetzes d.d. 24 Mai 1897, *Stbl.* 155).			
a Anteile in Prämienanleihen (1 pCt.)	f 11,515.40		
b Anteile in ausländischen Gesellschaften (3 ‰)	„ 571,623.25		
c Inländische Pfandbriefe (1 ‰)	„ 3,291.60		
d Alle andern Stücke (2 ‰) Inländische	„ 171,344.80		
Ausländische	„ 187,785.90		
II Nach der Oberfläche des Papiers gestempelt (Art. 7 des Gesetzes von 1897)			
a Gründeranteile, u. s. w.	„ 1,774.75		
b Beweise von Uebernahme von Effekten und Certifikate von Administrationsbureaus	„ 9,182.75		
Total der Effektenstempelsteuer		„ 1,033,212.45	„ 956,518.45
E. Andere Stücke		„ 644.02½	„ 484.56½
Total zusammen		f 1,757,700.72½	f 1,684,838.89

Der Totalbetrag war im Jahr 1907 *f* 72,862.33½ geringer als im Jahr 1906. Dieser geringere Ertrag fällt beinahe ausschliesslich auf die Gruppe Effekten. Zwar hat der Posten reichlich *f* 150,000.— mehr aufgebracht, als im vorhergehenden Jahr, aber dagegen hat der Posten d über *f* 200,000.— weniger ergeben.

Fallissemente.

Im Jahr 1907 sind im Gerichtsbezirk Amsterdam 411 Fallissemente ausgesprochen worden, wovon 410 durch die Rechtbank und 1 durch den Gerichtshof.

Beendigt wurden durch Akkord 54 Fallissemente mit einem Gesamtbetrag der konkurrierenden Schuldforderungen von

f 1,285,253.41, verteilt über 2012 Gläubiger und an bevorzugten Schuldforderungen von *f* 287,967.10, verteilt über 441 Gläubiger.

Abgerechnet wurden 157 Nachlassenschaften; der Totalbetrag an konkurrierenden Schuldforderungen betrug *f* 1,558,471.15, verteilt über 3577 Gläubiger, während 588 Gläubiger für einen Gesamtbetrag von *f* 131.740.97 Vorzugsforderungen eingereicht hatten.

Ueber die percentsweise Ausbezahlung findet man in Beilage H einige Angaben, wo zugleich ein detailliertes Verzeichnis die Verteilung der ausgesprochenen Fallissemente über die verschiedenen Berufe und Geschäfte angibt.

TAnerika während der letzten vier Jahre
Güter.

EINGANGSZOLL.

1. An
Porzellan und Steingut 55 pCt.
2. An., Glas 60 pCt.
Marmor und Stein 50 pCt.
3. Bünglischer Sprache.
4. Bl
5. Kü
6. Ch
7. Ca
8. Kä
9. Ch
10. Ge
11. Cag von Zucker 5 cents per lb., alle anderen 10 bis 50 pCt.
12. Ca
13. Cab.
14. K

ZWEITES KAPITEL.

HANDEL.

II. HANDEL.

Im Gegensatz zum vorigen Bericht, wo über den Güterhandel im Allgemeinen ein günstiger Rapport erstattet werden konnte, ist das abgelaufene Jahr infolge verschiedener Umstände weniger vorteilhaft gewesen. Viele Artikel sanken ansehnlich im Preis. Man darf aber bei der Beurteilung dieses Sinkens nicht vergessen, dass die Preise im Allgemeinen einen besonders hohen Stand erreicht hatten und dass vielfach ein Preisrückgang zu erwarten war.

Die Indexziffern von Mai 1907, welche dem englischen Economist entlehnt sind, geben ein deutliches Bild der hohen Preise. Es wurde damals die höchste Ziffer seit dem Jahr 1876 erreicht. Von Mai an fand ein allmähliges Sinken bis Juli, von Juli an ein stärkeres bis zum Ende des Jahrs statt.

Die Indexziffern waren:

1907 Ende Mai	2601
„ Juni	2594
„ Juli	2571
„ August	2519
„ September	2475
„ October	2414
„ November	2360

Die Finanzkrisis im Spätjahr machte ihren Einfluss auf den Güterhandel geltend. Der hohe Zinsfuss während des ganzen Jahrs wirkte hindernd, weil der Rentestand des geliehenen Geldes im Handel eine wichtige Rolle spielt.

Auch das Zurückziehen oder Einschränken gegebener Kredite nötigte manchmal zur Beschränkung der Geschäfte.

Dass trotz dieser ungünstigen Faktoren der Handel im abgelaufenen Jahr nicht noch schlechter gewesen ist und dass keine Firmen von Bedeutung in Zahlungsschwierigkeiten gekommen sind, ist ein Beweis der soliden Basis, auf der hier im Allgemeinen der Handel getrieben wird.

Auch in diesem Jahr nimmt in erster Linie wieder der

Artikel Tabak an unserem Markte die Aufmerksamkeit in Anspruch. Das totale in Amsterdam verkaufte Quantum war **683,696** Pakken mit einem Wert von ƒ **78,410,000**.— gegen 550,000 Pakken und ƒ 67,320,000.— in 1906.

Wiewohl das Resultat für die Pflanzer das an sich bereits prachtvolle Jahr 1906 noch übertroffen hat, ist der Wiederverkauf in diesem Jahr lange nicht so flott gegangen, so dass die Händler nicht so zufrieden sein können, wie sie dies im vorigen Jahre gewesen sind.

Der Kaffeehandel wurde durch die Manipulationen der Regierung von São Paulo in seiner freien Entwickelung stark gehindert. Durch das Festlegen von 8 Millionen Ballen wurden die Importgeschäfte erschwert.

Für den Zuckerhandel kam im December die wichtige und erfreuliche Nachricht, dass die Verhandlungen in Brüssel über eine Erneuerung der Konvention ein glückliches Ende erreicht hatten.

Für den Holzhandel war das Jahr sehr schlecht, da die Nachfrage nach Holz durch die Malaise im Baugeschäft sehr gering war. Es liefen in Amsterdam 36 Holzboote weniger ein, als im Jahr 1906.

Ein bedeutendes Sinken fand in den Preisen van Copra, Chinarinde, Häuten, Gewürznelken und Zinn statt.

Der Terminhandel war, in Vergleich mit dem vorigen Jahr, dieses Jahr kleiner in Pfeffer, Gewürznelken und Zucker, grösser in Kaffee und Zinn.

Die Amsterdamsche Liquidatiekas, durch deren Vermittelung dieser Handel stattfindet, registrierte:

	1907.	1906.
Santos Kaffee . . .	**952,000** Ballen.	948,000 Ballen.
Pfeffer	**60,200** „	80,600 „
Nelken	**35,700** Matten.	35,800 Matten.
Zinn	**124,600** Blöcke.	103,600 Blöcke.
Zucker	**350,500** Sack.	517,500 Sack.

Eine detaillierte Uebersicht des Resultats der verschiedenen Artikel, welche für unsern Markt von Bedeutung sind, lassen wir, der Gewohnheit gemäss, folgen.

Anchovis.

Die Erwartung, dass der Fang im Jahr 1907 gering sein werde, hat sich bestätigt, denn dieser betrug nicht mehr als etwa 6600 Anker.

Besitzer älterer Jahrgänge konnten einen schönen Gewinn erzielen, denn der mislungene Fang blieb nicht ohne Einfluss auf die Preise. Zwar kaufte das Ausland wegen der hohen Preise nur mondjesmaat, aber die inländische Spekulation nahm besonders Fang 1906 sehr gerne auf. Dieser war zu ungefähr gleichem Preis, wie der neue, zu bekommen.

Der Handel war vor dem Fang durchaus nicht lebhaft und die Preise bröckelten langsam ab bis zum Anfang des Fangs. Am 27. April wurde ein Preis von ƒ 31.— à ƒ 30.— notiert, durch schlechte Fangberichte stiegen Preise allmählig bis ƒ 38.—, ƒ 39.—, ƒ 40.—, ƒ 43.—, ƒ 45.—, ƒ 49.— und ƒ 50.—.

Nach einigem Schwanken schliesst der Markt zu ƒ 46.—.

Der Lauf der Preise der verschiedenen Jahrgänge war folgender:

	vor dem Fang:	während des Fangs:	nach dem Fang:
1905er	ƒ 50 à 45½	ƒ 50 à 53 à 52	ƒ 53 à 54 à 52
1906er	„ 40½ „ 39½	„ 38 „ 43 „ 41 à 50 à 48½ à 51 à 48½	„ 49 „ 49½ „ 46
1907er	—	„ 31 „ 36 „ 34 „ 50 „ 47½ „ 50 „ 48½	„ 48½ „ 46

Jahre.	Fang.	Höchster Preis. Neue.	Höchster Preis. Jährige.	Niedrigster Preis. Neue.	Niedrigster Preis. Jährige.	Versandt im Lauf des Jahres.	Vorrat Ult. December.
1898 ca.	59,000 anker	ƒ 35	ƒ 54	ƒ 31½	ƒ 39	ca. 43,300 Anker	ca. 37,000 Anker
1899 „	21,700 „	„ 39½	„ 54	„ 25	„ 32½	„ 23,200 „	„ 35,500 „
1900 „	38,000 „	„ 34	„ 50	„ 29	„ 32	„ 39,100 „	„ 34,400 „
1901 „	90,000 „	„ 29	„ 40	„ 19	„ 25	„ 57,800 „	„ 66,600 „
1902 „	100,000 „	„ 18	„ 31	„ 15½	„ 17½	„ 80,900 „	„ 85,700 „
1903 „	7,000 „	„ 21½	„ 23¼	„ 19½	„ 17½	„ 26,700 „	„ 66,000 „.
1904 „	4,000 „	„ 28¾	„ 28¾	„ 21	„ 20¼	„ 32,000 „	„ 38,000 „
1905 „	20,000 „	„ 35	„ 36½	„ 22½	„ 28	„ 40,000 „	„ 18,000 „
1906 „	50,000 „	„ 42	„ 51	„ 23½	„ 32	„ 39,500 „	„ 28,500 „
1907 „	**6,600 „**	**„ 50**	**„ 54**	**„ 30**	**„ 38**	**„ 16,100 „**	**„ 19,000 „**

Bindrottang.

Ueber den Handel in diesem Artikel kann im Allgemeinen günstig berichtet werden.

Für schöne und gute Sorten und Qualitäten, sowohl in Glanzrottang wie in Koetie, bestand fortwährend gute Nachfrage zu schönen Preisen. Die Anfuhren davon waren ungeregelt und die Forderungen der Importeure oft zu hoch. Inferiöre und inkurante Partieen kamen dagegen anhaltend vor; Käufer waren jedoch schwer zu finden und nur zu sehr niedrigen Preisen, so dass ein grosser Teil noch unverkauft blieb.

Vorrat am 1 Januar 1907	1462	Tonnen.
Anfuhr in 1907	2647	„
	4109	Tonnen.
Verkauf in 1907	3280	„
Vorrat am 31 December 1907	829	Tonnen.

Der unverkaufte Vorrat besteht aus etwa 47 Tonnen Banjermassing, 80 Tonnen Padang, 64 Tonnen Sarawak, 3 Tonnen Gorontalo, 114 Tonnen Tohiti und Saboetan und 520 Tonnen Koeti.

Die Anfuhr in Amsterdam von allen Sorten zusammen betrug:

In 1898	863	Tonnen.
„ 1899	884	„
„ 1900	2,909	„
„ 1901	1,968	„
„ 1902	2,295	„
„ 1903	3,338	„
„ 1904	3,672	„
„ 1905	3,723	„
„ 1906	4,459	„
„ **1907**	**2,647**	„

Die Preisnotierungen am 31 December per 50 K.G. waren wie folgt:

	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907
Prima Banjerm.	*f* 18 à 20	22 à 24	30 à 32	23 à 24	26 à 28	20 à 22	24 à 26	19 à 22	20 à 24	**20 à 24**
Secunda „ .	„ 14 „ 15	17 „ 19	22 „ 24	17 „ 18	18 „ 19	14 „ 16	15 „ 17	14 „ 15	14 „ 16	**14 „ 16**
Prima Padang .	„ 16 „ 18	20 „ 22	21 „ 28	19 „ 20	18 „ 19	18 „ 20	17 „ 18	18 „ 20	17 „ 19	**18 „ 19**
Secunda „ .	„ 12 „ 14	16 „ 18	17 „ 19	13 „ 14	14 „ 15	13 „ 14	12 „ 14	14 „ 15	12 „ 14	**12 „ 14**
Sarawak.......	„ 8 „ 10	13 „ 15	16 „ 18	13 „ 14	15 „ 16	9 „ 11	13 „ 14	10 „ 13	15 „ 17	**14 „ 15**
Gorontalo	„ 8 „ 10	10 „ 13	8 „ 11	9 „ 14	9 „ 14	9 „ 11	8 „ 11	9 „ 12	12 „ 14	**10 „ 14**
Koetie, weiss, dünn	„ 8 „ 10	10 „ 12	7 „ 9	8 „ 11	9 „ 12	7 „ 9	7 „ 9	8 „ 11	7 „ 8	**8 „ 9**
„ braun, dick	„ 6 „ 8	7 „ 9	6 „ 7	5 „ 6	5 „ 8	5 „ 6	5 „ 6	6 „ 8	4 „ 6	**4 „ 5**
Tohiti........	—	—	—	—	—	—	—	7 „ 9	6 „ 7	**6 „ 7**
Saboetan.....	—	—	—	—	—	—	—	—	8 „ 9	**6 „ 7**

Cacao.

Das abgelaufene Jahr ist ein sehr merkwürdiger Zeitraum für den Cacaohandel gewesen.

Es eröffnete ruhig, unter dem Eindruck des bereits im Jahr 1906 durch verschiedene Umstände stark gestiegenen Markts. Grosse Vorsicht wurde bei allen Transaktionen an den Tag gelegt, wozu der Zustand des Marktes allerdings Veranlassung gab.

Während der ersten 6 Monate blieb der Markt in fester Stimmung und forderte man hohe Preise in der Erwartung starken Steigens.

Kleine Anfuhren, gute Nachfrage und ein wilder Spekulationsgeist brachten in der Tat eine sehr starke Hausse, deren Grundton aber tatsächlich sehr schwer zu erklären war. Die eingetretene Preiserhöhung für die kuranten Sorten war, im Zusammenhang mit der Grösse der Ernten, abnormal.

Als die Fabrikanten so wenig als möglich und allein für den täglichen Bedarf kauften, wurde die Nachfrage gering. Die unglückliche Geldkrisis in Amerika war zugleich Ursache, dass mehr Verkäufer als Käufer waren. Gegen Ende November entstand ein starkes Sinken für alle Sorten, am stärksten jedoch für Bahia und Accra, deren Preis in kurzer Zeit um 30—40 pCt. zurückging.

Das allgemeine Fallen der Preise dauerte jedoch nicht lange und die Preise stiegen wieder, um später wieder stark zu fallen.

Das Jahr schliesst ruhig und die Käufer bleiben noch stets sehr zurückhaltend.

Was besonders Java-Cacao betrifft, so war der Ablauf der Januar-, Februar- und Aprilauktionen ruhig für die besseren Sorten, jedoch lebhaft für alle Mittelsorten. In der Maiauktion war die Stimmung sehr willig und liefen die Preise für manche Partieen 10 à 12 cents über Taxation. Auch die folgenden Auktionen im Juli und August hatten einen animierten Ton und wurden hohe Preise angelegt.

Durch die allgemeinen Marktzustände war der Ablauf der Oktober- und Novemberauktionen ruhiger und musste das

eine und andere zurückgehalten werden, während die Preise in der Novemberauktion ansehnlich niedriger waren.

Die Verschiffungen von Java betrugen nach:

		Niederlande.	Singapore.	Andere Länder.		
Von 1 Jan. bis 31 Dec.	1903	19,235	6,187	647	picols	= 26,069 picols.
„ 1 „ „ 31 „	1904	11,058	2,928	241	„	= 14,227 „
„ 1 „ „ 31 „	1905	16,344	1,529	2,260	„	= 20,133 „
„ 1 „ „ 31 „	1906	18,795	872	7,312	„	= 26,979 „
„ 1 „ „ 31 „	**1907**	**13,821**	**2,208**	**9,100**	„	= **25,129** „

Cacaobutter.

Die Firma C. J. VAN HOUTEN & ZOON brachte in diesem Jahr ein Quantum von ca. 860,000 Kg. in Auktion..

Dieselben Sehwankungen, wie in den Preisen von Cacao, waren in diesem Jahr auch bei Cacaobutter zu konstatieren.

Die Preise liefen von 84 Cents auf bis 95 Cents, um Mai wieder auf 78 Cents zu sinken, ferner jedoch fand bis in den Oktober ein anhaltendes Steigen bis 121 Cents statt. November und December brachten ein ansehnliches Sinken bis zu 93 Cents.

Was weiter von andern Märkten teils in Auktionen teils aus der Hand angeboten wurde, fand gerne Käufer.

Quantitäten und Durchschnittspreise von Cacaobutter Marke „von Houten" während der letzten 10 Jahre:

1898	± 775000 Kg.	58½ cts. per ½ Kg.
1899	„ 855000 „	81½ „ „ „ „
1900	„ 885000 „	92 „ „ „ „
1901	„ 915000 „	79 „ „ „ „
1902	„ 860000 „	67½ „ „ „ „
1903	„ 845000 „	62 „ „ „ „
1904	„ 850000 „	66½ „ „ „ „
1905	„ 855000 „	66½ „ „ „ „
1906	„ 880000 „	72½ „ „ „ „
1907	„ **860000** „	**96½** „ „ „ „

Copra.

Trotz des fortwährenden Steigens seit anderhalb Jahren glaubte man nicht, dass die höchsten Preise schon erreicht seien. Das Steigen dauerte die ersten drei Monate denn auch fort. Dann trat ein Sinken ein, dem aber beinahe Niemand grosse Bedeutung zuschrieb und von dem man nicht voraussehen konnte, dass es beinahe ununterbrochen fortdauern würde.

Die Fabrikanten, die bei den sehr hohen Preisen nichts verdienen konnten, sahen dieses Fallen nicht ungerne.

Der Preis fiel von ƒ 31¾ im März auf ƒ 22.— im December.

Der Umsatz an unserem Markt war wieder sehr ansehnlich, während in unserem Hafen wieder ein grosser Teil des nordeuropäischen Imports gelöscht und umgeladen wurde.

Vorräte sind nirgends vorhanden, der beste Beweis, dass alles verbraucht wird, was produziert wird.

Java Copra veranlasste oft begründete Klagen über die Qualität, dagegen wird in steigendem Grade von den Aussenbesitzungen gute sundried Qualität, mit Sorgfalt zubereitet, angeführt. Bei dem stets grösser werdenden Gebrauch von Copra für essbares Fett ist die Qualität ein grosser Faktor; alles was nach Rauch schmeckt oder riecht, ist nur für Seifenöl tauglich, ist also einen geringeren Preis wert.

Der Export von Copra betrug aus:

	Java.	Macassar.	Sangir. Menado. Gorontalo.	Padang.	Singapore. Penang.	Ceylon.	Manilla.	Total.
1898	3,086 ton	8.226 ton	6,000 ton	5,515 ton	35,363 ton	37,192 ton	15,094 ton	110,476 ton
1899	46,011 „	12,012 „	10,486 „	3,900 „	52,182 „	23,905 „	12,253 „	160,749 „
1900	35,257 „	13,982 „	10,296 „	5,487 „	28,214 „	18,059 „	57,361 „	168,656 „
1901	27,688 „	12,151 „	10,482 „	4,737 „	26,111 „	21,916 „	28,854 „	131,939 „
1902	45,129 „	28,045 „	17,698 „	5,364 „	50,490 „	18,740 „	45,070 „	210,496 „
1903	15.406 „	9,799 „	11,653 „	6,231 „	52,420 „	34,713 „	78,874 „	209,096 „
1904	29,706 „	9,125 „	11,746 „	6,120 „	42,076 „	33,578 „	38,383 „	170,738 „
1905	107,709 „	25,961 „	19,514 „	6,545 „	58,915 „	17,740 „	49,715 „	286,099 „
1906	52,000 „	9,641 „	13,887 „	6,309 „	39,215 „	21,212 „	57,900 „	200,164 „
1907	69,666 „	17,248 „	16,080 „	8,694 „	55,120 „	16,898 „	53,531 „	237,237 „

Lauf der Preise per 100 K.G. von Java Copra, Basis schwimmend oder prompte Abladung in Ballen:

	Höchster.	Niedrigster.	Schluss.
1898...	ƒ 20¼	ƒ 17½	ƒ 18
1899...	„ 20	„ 16½	„ 18
1900...	„ 18½	„ 16½	„ 17½
1901...	„ 22¼	„ 17½	„ 22¼
1902...	„ 24	„ 18⅜	„ 19½
1903...	„ 19½	„ 17½	„ 19
1904...	„ 21⅞	„ 18¾	„ 21⅜
1905...	„ 21½	„ 18⅜	„ 21¼
1906...	„ 30¼	„ 21⅜	„ 28¾
1907...	**„ 81¾**	**„ 22**	**„ 22**

in 1907 durchschnittlich:

Januar	ƒ 29¾
Februar	„ 31⅛
März	„ 31⅛
April	„ 29¾
Mai	„ 28½
Juni	„ 27⅝
Juli	„ 26½
August	„ 25⅝
September	„ 24⅛
October	„ 24⅜
November	„ 24¼
December	„ 22⅞

Droguen.

Cassia Fistula.

Röhren. Der Handel war meistens unbedeutend, was seinen Grund in der geringen Nachfrage bei den Händlern hier hatte, welche diese grossenteils noch aus den eigenen Vorräten befriedigen konnten. Allein gegen den Sommer wurden einige ordentliche Posten vom Markte genommen, sei es dann auch zu niedrigen Preisen.

Indessen war auch die Anfuhr von geringer Bedeutung, so dass die alten Vorräte sich sehr verringert haben.

Die Preise schwankten zwischen ƒ 5.— und ƒ 7.— per 50 K.G.

Der Vorrat am 1. Januar 1907 bestand aus 2,310 picols; die Anfuhr war 110 picols; Verkauf 1,500 picols; der Vorrat am 31 December 840 picols.

Mark wurde wieder nicht verhandelt.

Anfuhr in Amsterdam:

		Röhren.	Mark.
1898	ca.	480 pic.	260 pic.
1899	„	2,080 „	140 „
1900	„	2,540 „	150 „
1901	„	1,430 „	150 „
1902	„	4,750 „	120 „
1903	„	3,820 „	— „
1904	„	4,000 „	— „
1905	„	600 „	— „
1906	„	130 „	— „
1907	„	**110** „	— „

Notierung am 31. December per 50 K.G.

	Röhren, gut naturell.	Mark.
1898	*f* 7 à *f* 8	*f* 4 à *f* 5
1899	„ 8 „ „ 9	„ 6 „ „ 7
1900	„ 8 „ „ 9	„ 6 „ „ 7
1901	„ 8 „ „ 9	„ 5 „ „ 6
1902	„ 11 „ „ 12	„ 4 „ „ 5
1903	„ 10 „ „ 11	„ 4 „ „ 5
1904	„ 6 „ „ 7	„ 4 „ „ 5
1905	„ 6 „ „ 7	„ 5 „ „ 6
1906	„ 6 „ „ 7	„ — „ „ —
1907	„ **6** „ „ **7**	„ — „ „ —

Cassia Vera.

Padang. Die Anfuhren waren dieses Jahr reichlicher als seit vielen Jahren, aber die Preise konnten sich durchgehends gut halten und im Sommer selbst noch etwas verbessern. Allein in den letzten Monaten trat eine flaue Stimmung ein; die Preise sanken, besonders für prima und abweichend prima, welch' letztere Sorte stets mehr und mehr angeführt wird. So sanken prima von 50 à 52 Cents auf 46 à 48 Cents, abweichend prima von 44 à 45 Cents auf 39 à 41 Cents, gewöhnlich secunda von 26 à 28 Cents auf 24 à 25 Cents, zu welchen Preisen das Jahr schliesst.

Vorrat 1. Januar 1907	370	pakken.
Anfuhr	**4,980**	„
	5,350	pakken.
Verkauf	4,230	„
Vorrat 31. December 1907	**1,120**	pakken.

Java wurde etwas reichlicher angeführt, etwa 36,000 K.G., doch ist diese Sorte nur ungeregelt anzubringen und ist der Verkauf oft schleppend. Auch hievon liefen die Preise zurück bis 22 à 24 cents für gut dünnröhrig.

Anfuhr in Amsterdam.

	Padang.	Timor.	Java.
1898	ca. 3,700 pakken.	ca. 38,000 K.G.	ca. 7,600 K.G.
1899	„ 5,700 „	„ 49,400 „	„ 54,700 „
1900	„ 4,600 „	„ 41,600 „	„ 94,200 „
1901	„ 2,800 „	„ 84,300 „	„ 25,800 „
1902	„ 1,140 „	„ 45,200 „	„ 15,300 „
1903	„ 2,240 „	„ 2,700 „	„ 15,200 „
1904	„ 2,570 „	„ 15,800 „	„ 16,700 „
1905	„ 2,160 „	„ 1,000 „	„ 17,600 „
1906	„ 3,120 „	„ — „	„ 27,700 „
1907	„ **4,980** „	„ — „	„ **36,000** „

Notierung am 31 December per ½ K.G.

	1a Padang.	2a Padang.	Timor.
1898 . . .	47 à 48 cents	31 à 32 cents	17 à 18 cents.
1899 . . .	55 „ 56 „	31 „ 32 „	14 „ 15 „
1900 . . .	51 „ 52 „	28 „ 29 „	10 „ 11 „
1901 . . .	48 „ 49 „	27 „ 28 „	10 „ 11 „
1902 . . .	44 „ 45 „	27 „ 28 „	10 „ 11 „
1903 . . .	45 „ 46 „	30 „ 32 „	10 „ 11 „
1904 . . .	47 „ 48 „	26 „ 28 „	10 „ 11 „
1905 . . .	48 „ 50 „	26 „ 28 „	10 „ 11 „
1906 . . .	48 „ 50 „	24 „ 26 „	10 „ 11 „
1907 . . .	**46 „ 48** „	**24 „ 25** „	— „ — „

Cubeben.

Wiewohl beim Anfang des Jahrs durch das Angebot einiger grosser Partieen gedrückt, blieb der Grundton des Marktes fest bei fortwährend beschränkten Anfuhren. Die Preise besserten sich langsam und schliessen fest auf 30 à 35 cents für Kultiviert, 22 à 26 cents für Grobkorn und 14 à 18 cents für Abweichend.

In zweiter Hand war der Umsatz in diesem Jahr grösser.

Vorrat 1 Januar 1907	427 Ballen.
Anfuhr	**161** „
	588 Ballen.
Verkauf	434 „
Vorrat am 31 December 1907. . . .	**154** Ballen.

Anfuhr in Amsterdam.		Notierung per ½ Kg. am 31 Dec. Kultiviert.	Grobkorn.	Kleinkorn.	Gemischt und Abw.
1898	393 Ballen	15 à 16 cts.	12 à 13 cts.	10 à 11 cts.	7 à 8 cts.
1899	78 „	16 „ 17 „	13 „ 14 „	11 „ 12 „	8 „ 9 „
1900	534 „	28 „ 32 „	24 „ 28 „	22 „ 24 „	15 „ 20 „
1901	213 „	26 „ 30 „	22 „ 26 „	18 „ 22 „	12 „ 16 „
1902	— „	22 „ 24 „	16 „ 18 „	14 „ 16 „	10 „ 12 „
1903	619 „	20 „ 22 „	14 „ 16 „	— „ — „	10 „ 12 „
1904	231 „	18 „ 20 „	14 „ 16 „	— „ — „	10 „ 12 „
1905	154 „	22 „ 24 „	16 „ 18 „	— „ — „	12 „ 14 „
1906	243 „	26 „ 28 „	18 „ 22 „	— „ — „	12 „ 16 „
1907	**161** „	30 „ 35 „	22 „ 26 „	— „ — „	**14 „ 18** „

Gummi Benzoë.

Bei kleinen Anfuhren konnten im vorigen Jahr die alten Vorräte Käufer finden, wiewohl nicht immer zu befriedigenden Preisen.

Die Stimmung wurde stets besser, der Verkauf dadurch rascher, aber eine Preisbesserung trat dadurch nicht ein. Dies war dem grossen Angebot von Mittelqualitäten zuzuschreiben, während die schönen Partieen wenig importiert wurden.

Palembang wurde mehr angeführt.

Vorrat 1 Januar 1907	210 picols.
Anfuhr.	590 „
	800 picols.
Verkauf	600 „
Vorrat am 31 December 1907 . .	200 picols.

Anfuhr in Amsterdam.		Notierung per ½ Kg. am 31 Dec. Schön secunda.	Sehr gut secunda.	Gut secunda.	Ziemlich bis ordinär.
1898	370 pic.	90 à 100 cts.	80 à 85 cts.	55 à 60 cts.	35 „ 45 cts.
1899	160 „	95 „ 105 „	80 „ 85 „	60 „ 65 „	40 „ 55 „
1900	570 „	95 „ 105 „	80 „ 85 „	60 „ 65 „	40 „ 55 „
1901	370 „	90 „ 100 „	80 „ 85 „	65 „ 70 „	45 „ 55 „
1902	810 „	90 „ 100 „	80 „ 85 „	65 „ 70 „	45 „ 55 „
1903	780 „	90 „ 100 „	75 „ 80 „	60 „ 65 „	40 „ 50 „
1904	190 „	100 „ 110 „	80 „ 90 „	65 „ 70 „	45 „ 55 „
1905	170 „	100 „ 110 „	85 „ 95 „	70 „ 75 „	50 „ 60 „
1906	840 „	100 „ 110 „	85 „ 95 „	70 „ 75 „	50 „ 60 „
1907	590 „	100 „ 110 „	90 „ 95 „	75 „ 80 „	50 à 60 „

Gummi Copal.

Der Handel hatte meistens einen lebhaften Verlauf, denn die Anfuhren deckten kaum den Bedarf, so dass eine lebhafte Kauflust eintrat. Nur im Spätjahr trat eine flaue Stimmung ein, welche durch geringere Verbrauchsnachfrage verursacht wurde.

Hart. Es war nicht immer gute Nachfrage nach den besseren Sortierungen; dagegen gingen Mittel- und ordinäre Qualitäten oft zu hohen Preisen von der Hand und konnten auch halbharte Partieen auf volles Interesse rechnen.

Weich. Im Beginn des Jahrs fest eröffnet stieg der Preis im Frühjahr noch weiter, wodurch der Wert von gut naturell auf etwa *f* 16.— kam. Reichliche Anfuhren waren Ursache

einer temporär flauen Stimmung in den Aprilauktionen. Doch blieb der Markt fest bis ins Spätjahr; das Angebot übertraf damals die Nachfrage, welche man überschätzt hatte, so dass der Schluss unter den Eröffnungsnotierungen war.

Der Vorrat in Amsterdam ist von Hart 1,130 Picols, Weich 1,730 Picols. Die Anfuhren waren: Hart 11,260 Picols, Weich 12,360 Picols; der Verkauf von Hart war 11,250 Picols, Weich 13,650 Picols und unverkauft bleiben am 31 December von Hart 1,140 Picols, Weich 440 Picols.

Anfuhr in Amsterdam.

	Hart.	Weich.	Total.
1898	9,750 pic.	5,900 pic.	15,650 pic.
1899	7,300 „	9,400 „	16,700 „
1900	10,900 „	5,200 „	16,100 „
1901	13,800 „	6,650 „	20,450 „
1902	10,800 „	3,850 „	14,650 „
1903	9,200 „	5,500 „	14,700 „
1904	15,600 „	3,300 „	18,900 „
1905	10,210 „	10,200 „	20,410 „
1906	14,230 „	14,870 „	29,100 „
1907	**11,260 „**	**12,360 „**	**23,620 „**

Notierungen am 31 Dec. per 50 Kg. in Gulden.

Hart:	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	**1907.**
Sortierung A	38 à 40	40 à 42	48 à 50	48 à 50	50 à 52	50 à 52	48 à 50	46 à 48	48 à 50	**50 à 52**
„ B	33 „ 35	35 „ 37	42 „ 44	43 „ 45	46 „ 48	46 „ 48	44 „ 46	42 „ 44	44 „ 46	**45 „ 47**
„ C	29 „ 31	31 „ 33	36 „ 38	38 „ 40	42 „ 44	42 „ 44	40 „ 42	36 „ 38	40 „ 42	**40 „ 42**
„ D	25 „ 27	27 „ 29	32 „ 34	34 „ 36	38 „ 40	38 „ 42	36 „ 38	32 „ 34	35 „ 37	**36 „ 38**
schön nat. gesch.	24 „ 26	26 „ 28	32 „ 34	34 „ 36	34 „ 36	34 „ 36	32 „ 34	30 „ 32	32 „ 34	**34 „ 36**
gut nat. krustig	16 „ 18	18 „ 20	22 „ 24	23 „ 25	24 „ 26	24 „ 26	22 „ 24	22 „ 24	22 „ 24	**24 „ 26**
ord. naturell .	10 „ 11	13 „ 14	15 „ 17	14 „ 15	14 „ 16	14 „ 16	12 „ 13	12 „ 13	13 „ 14	**16 „ 17**
Staub	5 „ 6	5 „ 6	6 „ 7	7 „ 8	8 „ 9	8 „ 9	7 „ 8	6 „ 7	7 „ 8	**7 „ 8**
Weich:										
gut naturell .	9 „ 10	10 „ 11	10 „ 11	11 „ 12	11 „ 12	13 „ 14	11 „ 12	10 „ 11	14 „ 15	**13 „ 14**

Gummi Damar.

Der Artikel blieb bis in den Sommer fest, dann begann die Nachfrage schlaffer zu werden. Niedrigere Preise und

schwierigerer Verkauf waren die Folgen davon. Nach einiger Zeit absoluten Geschäftsstillstands schliesst der Markt lustlos mit viel niedrigeren Notierungen, während noch viel unverkaufter Vorrat ist.

Von Batavia wurde allein Prima in grösserem Masse angeführt. Die Folge war, dass die geringeren Sorten sehr gesucht waren. Die Preise von Prima sanken stark. Dasselbe war der Fall mit den Prima Padang und Singapore Sorten.

Anfuhr in Amsterdam.

	Batavia.		Padang.		Divesse sorten.	Total.
	Prima.	Krus und Staub.	Prima und Sec.	Krus und Staub.		
1898	ca. 2,950 pic.	ca. 2,100 pic.	ca. 5,000 pic.	ca. 1,340 pic.	ca. 1,050 pic.	ca. 12,440 pic.
1899	„ 1,700 „	„ 2,450 „	„ 4,810 „	„ 1,020 „	„ 1,610 „	„ 11,590 „
1900	„ 1,530 „	„ 3,080 „	„ 4,540 „	„ 1,800 „	„ 2,210 „	„ 13,160 „
1901	„ 1,940 „	„ 2,480 „	„ 4.620 „	„ 1,140 „	„ 2,520 „	„ 12,700 „
1902	„ 800 „	„ 2,220 „	„ 4,730 „	„ 1,410 „	„ 270 „	„ 9,430 „
1903	„ 900 „	„ 2,320 „	„ 3,770 „	„ 570 „	„ 2,290 „	„ 9,830 „
1904	„ 680 „	„ 1,450 „	„ 4,740 „	„ 1,260 „	„ 1,890 „	„ 10,020 „
1905	„ 1,050 „	„ 1,040 „	„ 5,170 „	„ 1,480 „	„ 2,000 „	„ 10,740 „
1906	„ 250 „	„ 2,980 „	„ 5,870 „	„ 2,680 „	„ 3,390 „	„ 15,170 „
1907	„ 680 „	„ 3,680 „	„ 4,690 „	„ 3,300 „	„ 3,050 „	„ 15,400 „

Notierung per ½ Kg.

		1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907
Batavia prima	ca.	35 cts.	36 cts.	33 cts.	32 cts.	34 cts.	32 cts.	33 cts.	44 cts.	48 cts.	37 cts.
Padang elect	„	46 „	45 „	40 „	38 „	39 „	40 „	40 „	50 „	55 „	46 „
„ prima	„	36 „	34 „	32 „	30 „	32 „	34 „	32 „	42 „	48 „	40 „

Gummi elasticum.

Der Markt war während des ganzen Jahrs lustlos mit sinkenden Preisen.

Angeführt wurden ca. 11,000 K.G. divers.

Der Preis für Prima Java oder damit gleichstehende Sorten sank von ƒ 280.— auf etwa ƒ 200.—.

Balata.

Surinamsche Balata eröffnete mit einem Preis von ƒ 145.—, der bei kleinem Angebot sich bis zum Sommer verbesserte. Darauf fiel der Markt langsam bis auf ƒ 135.—. Anfuhren ca. 200 Tonnen.

Venezuela wurde ungeregelt angeführt. Der Wert sank von ca. ƒ 110.— auf etwa ƒ 95.—.

Chinarinde.

Im Laufe des Jahrs fiel der Unitwert der Fabriksrinden auf ein so niedriges Niveau, wie in langen Jahren nicht.

Der Unitwert lief in der letzten Auktion des Jahrs 1906 auf 5.10 cent per ½ K.G. ab. Bei mässigem Angebot war die Stimmung in der ersten Auktion dieses Jahrs so lebhaft, dass alles zu einem Unitdurchschnitt von 6.78 Cents per ½ K.G. verkauft wurde.

Die Pflanzer, welche im vorigen Jahre einen Teil der Rinde zurückgehalten hatten, beeilten sich jetzt, um diese Rinde hieher zu versenden und im Laufe dieses Jahrs wurde so viel Rinde von Java hieher verschifft, dass, trotz des sehr grossen Weltverbrauchs von Chinin, die Stimmung in der Decemberauktion so flau war, dass die Preise für die Fabriksrinden nur noch die Hälfte der im Januar gerne bezahlten betrugen.

Mit den grossen Verschiffungen ging ausserdem ein ausserordentlich hoher Chiningehalt der Rinde Hand in Hand.

Es wird jetzt von den Pflanzern abhängen, wie es ferner gehen wird. Mässigung bei den Ernten ist das einzige Mittel, um die Preise günstiger werden zu lassen.

Es wurden verkauft **98,351** Colli, wägend **8,970,019** K.G., welche nach angegebenen Analysen das Aequivalent von **488,154** K.G. schwefelsaures Chinin enthielten, gegen in:

1902.	6,502,452	K.G. oder	320,464	K.G.	schwefelsaures	Chinin.	
1903.	6,838,187	„ „	330,817	„	„	„	„
1904.	7,661,827	„ „	370,178	„	„	„	„
1905.	6,100,298	„ „	309,217	„	„	„	„
1906.	8,542,817	„ „	465,424	„	„	„	„

Der Unitwert war im Durchschnitt für die Fabriksrinde **4,81** Cents per ½ K.G. gegen 4,31 in 1906, 5,77 in 1905 und 6,50 in 1904.

Die in Auktionen verkaufte Rinde war in folgende Sorten verteilt:

Gouvernementskultur.

Ledgeriana	380,418 K.G.
Officinalis	31,153 „
Schuhkraft	495 „
Succirubra	144.097 „
Pitagensio	1,122 „

Total 557,285 K.G. oder 30,698 K.G. schwefelsaures Chinin.

Privatkultur.

Ledgeriana	5,160,255 K.G.
Officinalis	11,950 „
Succirubra	1,068,459 „
Hybriden	1,377,906 „
Robusta	480 „

Total 7,619,050 K.G. oder 429,156 K.G. schwefelsaures Chinin.

Von der Gouvernementskultur wurden dieses Jahr **220,375** K.G. Chinarinde oder **14,807** K.G. schwefelsaures Chinin weniger und von der Privatkultur **647,577** K.G. Chinarinde oder **37,537** schwefelsaures Chinin mehr, als im vorigen Jahre verkauft.

Der Gehalt der Fabriksrinden war im Durchschnitt wieder ansehnlich höher als frühere Jahre und betrug **6,09** per cent gegen 5,78 in 1906, 5,49 in 1905 und 5,33 in 1904.

Der Vorrat von Java Chinarinde in erster Hand beträgt am 31. December 4,461 Colli Gouvernementskultur und 13,616 Colli Privatkultur.

Die Auktionen im Jahr 1908 werden gehalten am:

23 Januar.	16 Juli.
27 Februar.	27 August.
2 April.	1 October.
7 Mai.	5 November.
11 Juni.	10 December.

An den Markt kamen in Amsterdam:

	Rinde.	Schwefels. Chinin.	Durchschnittsgehalt der Fabriksrinde.	Durchschnittsziffer per Unit.
1898	4,996,000 K.G.	= 245,300 K.G.	ca. 5.21 pCt.	4.90 cts.
1899	5,505,000 „	= 270.500 „	„ 5.38 „	7.10 „
1900	5,000 000 „	= 239,500 „	„ 5.26 „	10.10 „
1901	6,642,000 „	= 327,500 „	„ 5.45 „	8.30 „
1902	6,480,500 „	= 320,500 „	„ 5.51 „	6.90 „
1903	6 710,500 „	= 324,900 „	„ 5.32 „	7.05 „
1904	7,617,000 „	= 368,900 „	„ 5.27 „	6.50 „
1905	8,035,000 „	= 407,800 „	„ 5.49 „	5.77 „
1906	8,794,480 „	= 477,217 „	„ 5.78 „	4.31 „
1907	**8,970,000** „	= **488,150** „	„ **6.09** „	**4.81** „

Pharmazeutische Rinden wurden reichlich angeboten und gut bezahlt.

TAPIOCA MEHL.

Java. Der Handel war nicht animiert. Die Preise gaben wenig Variation zu sehen. Ausser einigen Lieferungskontrakten wurden hier etwa 70,000 K.G. angeführt und verkauft zu *f* 5½ à *f* 6½ für prima und *f* 4.— à *f* 5.— für sekunda nach Qualität.

Das Jahr endet mit guter Nachfrage, besonders für prima Sorten.

Geistige Getränke.

ARAC. Man teilt uns mit, dass die Anfuhren von Batavia Arac 1,460 ganze und 270 halbe Leggers betrugen, die per Segel und Dampfschiff hier ankamen.

Dieses Quantum zum eigenen Bedarf der betreffenden Importeure.

Von andern Sorten wurden, wie man uns vermeldet, noch angeführt: 114 Legger Soerabaja-, 326 Legger Cheribon- und 114 Legger Tagal-Arak.

Der Vorrat besteht am 31. December aus 20 Leggern Cheribon- und 20 Leggern Tagal-Arac.

RUM. *Jamaica.* Hievon wurden im Lauf des Jahrs ansehnliche Quantitäten angeführt, die geregelt abgesetzt wurden.

Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oele.

Im Gegensatz zu früheren Jahren, in welchen die Preisunterschiede für die Landbauprodukte zusammen genommen nicht gross waren und wo sie sich, im Zusammenhang mit den Ernteergebnissen in dem für jeden besondern Artikel wichtigsten Land, der Hauptsache nach bald auf die eine, bald auf die andere Sorte beschränkten, war im abgelaufenen Jahr die Preiserhöhung allgemein. Das Steigen begann schon vor der Ernte in der nördlichen Hemisphäre mit dem früher so wichtigen Artikel Roggen. Gerste folgte ebenfalls mit höheren Preisen und schliesslich stieg auch Hafer infolge beinahe vollständigen Mangels an Angebot hoch im Preis.

Indessen glaubte man allgemein, dass diese hohen Preise nur sehr temporärer Art sein würden und dass die ersten Anfuhren von dem neuen Gewächs, wenn nicht die niedrigen Preise von Roggen und Hafer des Jahres 1906, so doch wieder normale Preise bringen würden und dass die Eigentümlichkeit, dass minderwertige Getreidesorten, wie Roggen, Gerste und Hafer, entweder höher, oder beinahe ebenso hoch wie Weizen bezahlt werden mussten, wieder der Vergangenheit angehören würde.

Im Anfang schien dies in der Tat auch eintreten zu wollen; es kam einiges Angebot von Roggen aus Nord-Russland; Gerste auf Abladung von Süd-Russland wurde zu niedrigen Preisen verhandelt und für Hafer waren die Ernteberichte aus allen Ländern ausserordentlich günstig.

In der zweiten Hälfte von August hörte jedoch das Angebot aus Süd-Russland und von der Donau plötzlich auf, die amerikanischen Terminmärkte waren willig gestimmt und von da an nahm der im internationalen Getreidehandel wichtigste Artikel, der Weizen, die Führung.

Die Preise von allen Getreidesorten gingen in die Höhe, wiewohl der Natur der Sache nach für die eine Sorte mehr, als für die andere, bis im November die finanziellen Schwierigkeiten in Nordamerika ansehnlich grössere Quantitäten Weizen, als unter normalen Verhältnissen vermutlich der Fall gewesen wäre, nach den Ausfuhrhäfen in Bewegung brachten und überdies ausserordentlich günstige Ernteberichte aus Südamerika in jedem Falle eine ansehnlich grössere Quantität von dort erwarten liessen.

Als Folge davon schloss das Jahr in weniger oder mehr gedrückter Stimmung, die vermutlich auch durch die Gewissheit verursacht wurde, dass ansehnliche Partieen Weizen für europäische Rechnung „auf Abladung" zu den höchsten Preisen angekauft waren.

Die sehr ansehnliche Preiserhöhung hatte für unsere Importeure noch sehr unangenehme Folgen. Denn als die Zeit der Abladung der früher zu ausserordentlich niedrigen Preisen angekauften Partieen Getreide aus Südrussland anbrach,

ermangelte mancher Exporteur daselbst, seinen Verpflichtungen nachzukommen. Entweder ganz offen oder unter allerlei Ausflüchten entzog sich eine grosse Anzahl Händler, mit welchen man Jahre lang grosse Geschäfte gemacht hatte, der Erfüllung der von ihnen abgeschlossenen Kontrakte, wodurch sowohl die Käufer hier, wie in benachbarten Ländern grosse Verluste hatten.

Weizen hatte für unser Land als Handelsartikel wenig zu bedeuten, da die Anfuhren meistens für Rechnung der Mehlfabrikanten waren. Ein temporär williger Markt an den Amerikanischen Terminmärkten im Monat Mai, hatte wenig oder keinen Einfluss und es wurde August, ehe ansehnliche Aenderungen eintraten. Nicht allein mussten dann höhere Preise bezahlt werden, sondern auch andere Sorten, als gewöhnlich bezogen werden, mussten gekauft werden, um das Geschäft auf dem Laufenden zu erhalten, weil das Angebot aus Südeuropa stets kleiner wurde. Von Nordamerika wurden grosse Partieen angekauft und gegen Ende des Jahrs auch von La Plata.

Weizenmehl. Die Preise folgten teilweise denen des Weizens; das Steigen des Weizens im August wurde von Interessenten aber mehr empfunden, weil in der zweiten Hälfte des Jahrs zuerst kein und später nur ein geringer Zusammenhang zwischen den Preisen des Rohstoffs und des Fabrikats bestand; angeführt wurde weniger aus Nordamerika, mehr aus den deutschen Rheinlanden, die Nettoeinfuhr zum Verbrauch war 157,171 Tonnen gegen 191,031 Tonnen in Jahr 1906.

Roggen. Die Anfuhren hatten sehr wenig zu bedeuten: die Vorräte waren gewönlich sehr klein und in der Mitte des Sommers waren sie sowohl hier als anderswo in unseren Lande vollständig verschwunden; als einige Anfuhr kam, liefen die Preise nicht unansehnlich niedriger, aber als die Anfuhren bald aufhörten, gingen die Preise wieder in die Höhe und blieben sehr hoch, wodurch eine ansehnliche Abnahme im Verbrauch erfolgte. Die Nettoeinfuhr zum

Verbrauch soll doch noch **150,768** Tonnen gegen 213,386 Tonnen im Jahr 1906 gewesen sein.

Gerste. Zwar wurden an der Börse in diesem Artikel noch Geschäfte gemacht, aber die Anfuhren geschahen meistens für andere Häfen. Die in Amsterdam angeführten Partieen waren für die Bierbrauereien bestimmt. Für die Industrie an der Zaan müssen nach Schätzung jährlich etwa 25,000 Last angeführt werden.

Das Jahr eröffnete mit ungefähr normalen Preisen, die allmählig etwas höher liefen, um bald wieder zu sinken, im Zusammenhang mit niedrigeren spekulativen Verkäufen auf Spätjahrsabladung, die per *f* 120.— erledigt wurden, während für verfügbare Partieen damals *f* 124.— bezahlt wurde. Durch grosse Nachfrage für Deutschland, wo die gewönlichen, für Fourage bestimmten Sorten unter sehr niedrigem Zoll eingeführt werden können, liefen die Preise dann wieder ansehnlich auf und wurde *f* 175.— bezahlt, worauf schiesslich, da tatsächlich einige Anfuhren von Bedeutung aus Südeuropa kamen, die Preise wieder etwa *f* 20.— zurückliefen. Die Nettoeinfuhr zum Verbrauch in unser Land war aber auch kleiner, als im vorhergehenden Jahr und betrug **113,938** Tonnen — gegen 197,318 Tonnen im Jahr 1906 — worunter ein Paar Ladungen aus Marokko, im Juli gekauft, als aus andern Ländern nichts angeboten wurde.

Hafer. Wie bei dem Artikel Roggen hatten wir auch für diese Getreidesorte vor der Ernte beinahe kein Angebot und mussten hohe Preise bezahlt werden.

Die Aussichten waren indessen sehr günstig und vermutlich weil andere Getreidesorten später willig waren, wurde auch Hafer mehr oder weniger mitgeschleppt. Da aber schliesslich ein überwiegendes Angebot kam, sowohl aus unserem eigenen Lande, wie aus Norddeutschland, liefen die Preise am Ende des Jahrs nicht unansehnlich zurück mit Neigung zu noch weiterem Fallen. Die Nettoeinfuhr für Verbrauch betrug nur **21,721** Tonnen, gegen 69,004 Tonnen in 1906.

Buchweizen und Grütze. Die Anfuhren waren höchst unbedeutend, die Geschäfte waren auch von geringer Wichtigkeit. Im Spätjahr kam einiges Angebot von Buchweizen aus der Ostsee, gerade als durch das Ermangeln der Ablader in St. Petersburg, um die von ihnen verkauften Partieen Grütze abzuladen, eine sehr ansehnliche Preiserhöhung für diesen letztern Artikel. nämlich von *f* 260.— auf *f* 340.— eingetreten war.

Mais. Ein ganz anderes Bild, als alle andern Getreidesorten, gibt uns dieser Artikel zu sehen. Die Nettoeinfuhr zum Verbrauch betrug nicht weniger, als **532,517** Tonnen gegen 495,519 Tonnen im Jahr 1906. Sie beträgt also ungefähr ebensoviel, wie die aller andern Getreidesorten zusammen, was auf einen stets zunehmenden Gebrauch für Viehfutter hinweist. Da die Preise aller Getreidesorten nicht unbedeutenden Schwankungen ausgesetzt waren, traten diese der Natur der Sache nach auch bei diesem Artikel ein. Der riesenhafte Bedarf machte es möglich, jede Quantität anzubringen und der vorsichtige Händler, der nicht über seine Kräfte ging und die flauen Perioden zu seinen Einkäufen benützte, hat in diesem Artikel noch ein Gebiet gefunden, auf dem er tätig sein konnte. Für unseren Markt blieb Mais ein Artikel von Bedeutung; ansehnliche Partieen wurden aus Südamerika und Niederl. Indien angeführt; von andern Ländern würde die Einfuhr bedeutend grösser gewesen sein, wenn bessere Schiffahrtverbindungen bestehen würden.

Hülsenfrüchte. Der Handel hatte im Allgemeinen einen befriedigenden Verlauf. Die inländische Ernte war kleiner als gewöhnlich und als Folge davon bewegten sich die Preise auf hohen Kursen. Vom Ausland wurden ansehnliche Quantitäten Bohnen importiert, hauptsächlich aus Ungarn, den Donauländern und Südamerika.

Leinsaat. Die Nettoeinfuhr zum Verbrauch betrug nicht weniger als **160,604** Tonnen gegen 145,680 Tonnen in 1906 und dessen ungeachtet war niemals Vorrat, sondern stets,

wenn auch nicht gerade ein Defizit, so doch eine lebhafte Nachfrage nach verfügbaren Partieen, die beinahe fortwährend mit einer Prämie über spätere Ankunft bezahlt werden mussten. Eine ansehnliche Preiserhöhung fand im Frühjahr statt, aber als, vielleicht infolge davon, Angebot aus Nordamerika kam, liefen die Preise verhältnismässig rasch auf den vorigen Stand zurück, um dann wieder ebenso rasch in die Höhe zu gehn, warauf bis ans Ende des Jahrs zu etwas niedrigeren Preisen eine lebhafte Nachfrage bestehen blieb.

Durch die grosse Nachfrage nach Viehkuchen, der, trotz der reichlichen Anfuhren von Leinsaat, durch die inländische Industrie nicht genügt werden konnte, so dass die nicht unansehnliche Quantität von mehr als 240.000 Tonnen an Viehkuchen eingeführt werden musste, wurden besonders grosse Quantitäten Leinöl produziert, welche, trotz einer stets zunehmenden inländischen Nachfrage für Seifenfabriken, viel zu gross für unser Land waren, wesshalb ein ansehnlicher Export die Folge war.

Kohlsaat ist im Verhältnis zu Leinsaat von keiner Bedeutung für unsern Markt, der Preis blieb hoch. Zwar wurde anfangs auf Abladung von Britisch Indien zu verhältnismässig niedrigen Preisen verkauft, aber als sich zeigte, dass in Südeuropa wieder beinahe keine Ernte sein würde, liefen sie aufs Neue ansehnlich in die Höhe.

Die Anfuhren waren kleiner denn je.

Leinöl. Mit Ausnahme von Mai und Juni hatten die Geschäfte im abgelaufenen Jahr einen ruhigen Verlauf und waren die Schwankungen in den Preisen nicht gross. In den ersten Monaten liefen die der verschiedenen Termine sehr wenig auseinander und folgten sie einander fortwährend auf dem Fuss. Sofortiges Oel war genug, um stets dem Bedarf für das In- und Ausland zu genügen, während die Position von Leinsamen den Spekulanten keine Veranlassung

gab, für die späteren Termine niedrigere Preise zu erwarten, als die, welche man für die in der Nähe befindlichen Termine machen konnte. Im April begann dies etwas anders zu werden und im Lauf der folgenden Monate änderte sich der Zustand derart, das gegen Beginn von Juni eine Kontraprolongation van *f* 4.— zwischen fliegend und Januar—April 1908 entstanden war. Die Nachfrage für Oel war gross gewesen, so gross, dass fortwärend alles, was gemacht wurde, nicht nur verschwand, sondern dass auch das, was einzelne vom vorigen Jahr übrig behalten hatten, verbraucht werden musste. Der Vorrat war also total erschöpft und der Bedarf dauerte fort. Die Produktion nahm aber ab, da der Sommer anbrach. Zu gleicher Zeit stiegen die Saatpreise trotz bedeutend grösserer Anfuhren aus Argentinien, als im vorigen Jahr. Der Markt wurde willig und die Preise stiegen rasch und fortwährend. In der zweiten Hälfte verursachte Angebot von Saat durch Nordamerika einige Reaktion, aber bald stiegen die Preise aufs Neue. Die Notierung von fliegend, an 12. April noch *f* $23^3/_4$, war am 17. Juni *f* $31^1/_4$. Spätjahr brachte es jedoch in dieser Zeit von *f* $23^1/_4$ nicht weiter als auf *f* 28 und Frühjahr von *f* $23^1/_2$ nur auf *f* $26^7/_8$. Aus diesem Lauf der Preise sprach einerseits der grosse Bedarf, der durch die Produktion kaum befriedigt werden konnte, andererseits die Erwartung, dass Südamerika, wo der Anbau von Leinsaat stets zunimmt und Nordamerika, das ebenfalls eine schöne Ernte gehabt hatte, in der Folge sicher vor Mangel schützen werden. Aber die willige Stimmung schien übertrieben zu sein. Unerwartet zeigte sich, dass nicht überall Mangel an Oel herrschte. Hamburg hatte einen grossen Vorrat und machte von den hohen Preisen in England und hier Gebrauch, um ihn abzusetzen. Hieher wurde wenig gehandelt, aber es machte für uns Export unmöglich. Zugleich kam Reaktion in die Stimmung für Saat. Dies verursachte eine plötzliche Umkehr. Die Kurse sanken noch rascher, als sie gestiegen waren und Mitte August waren sie beinahe wieder ebenso niedrig, wie sie im April gewesen waren. Dann kam rasch einige Hebung, welche

ausser einer Besserung der Saatpreise, der bleibenden Nachfrage von sofort Oel, weche die Anhäufung von irgend welchem Vorrat verhinderte, zu danken war. Das sehr günstige Ergebnis der Ernte in Argentinien hatte indessen zur Folge, dass Leinsaat wohlfeiler wurde und das Oel folgte. Im November und Beginn von December liefen die Kurse zurück und so schloss das Jahr ungefähr zu denselben Preisen, mit denen es begonnen hatte, jedoch mit dem Unterschied, dass damals beinahe alle Termine gleich standen und jetzt eine ansehnliche Kontraprolongation war. Damals war noch einiger Ueberschuss vom vorigen Jahr, nun waren die Vorräte allenthalben erschöpft und stand man vor Anfuhren von Saat aus Argentinien, so gross, wie sie noch nie gewesen waren.

Die Ausfuhr hat im abgelaufenen Jahr betragen **33,531,000** K.G. Es ist etwas weniger, als im vorigen Jahr, wo sie 33,604,000 K.G. betrug.

Der Lauf der Preise war folgender:

	Per 100 K.G., zu liefern:							
	Fliegend.		Mrz./Mai 1907.		Juni/Aug. 1907.		Sept./Dec. 1907.	
	Höchster.	Niedrigster.	Höchster.	Niedrigster.	Höchster.	Niedrigster.	Höchster.	Niedrigster.
Januar	ƒ 23	ƒ 22¼	ƒ 22⅞	ƒ 21¾	ƒ 22⅞	ƒ 21¾	ƒ 22½	ƒ 21½
Februar	„ 23¾	„ 23	„ 23¼	„ 22⅞	„ 23¼	„ 22⅞	„ 23¼	„ 22½
März	„ 24¾	„ 23½	„ 24½	„ 23¾	„ 24½	„ 23¾	„ 24¼	„ 23⅛
April	„ 25¼	„ 23⅛	„ 25	„ 23	„ 25	„ 23	„ 24⅞	„ 22¾
Mai	„ 29	„ 25¾	—	—	„ 28½	„ 24½	„ 28	„ 24½
Juni	„ 31¼	„ 28¼	—	—	„ 30¼	„ 27	„ 28¼	„ 26
Juli	„ 27¾	„ 25¾	—	—	„ 27¼	„ 25⅛	„ 26	„ 23⅞
August	„ 26¾	„ 24¼	—	—	—	—	„ 25½	„ 23
September	„ 27½	„ 26¼	—	—	—	—	„ 26¼	„ 25¼
October	„ 27¼	„ 26¼	—	—	—	—	„ 26½	„ 25¼
November	„ 26¼	„ 24½	—	—	—	—	„ 25¾	„ 24
December	„ 23½	„ 23	—	—	—	—	—	—

	Per 100 K.G., zu liefern:					
	Jan./April 1908.		Mei/Aug. 1908.		Sept./Dec. 1908.	
	Höchster.	Niedrigster.	Höchster.	Niedrigster.	Höchster.	Niedrigster.
Januar........	ƒ 22 3/8	ƒ 21 3/4	—	—	—	—
Februar.......	„ 23 1/4	„ 22 1/4	—	—	—	—
März..........	„ 24	„ 23	—	—	—	—
April.........	„ 24	„ 22 5/8	—	—	—	—
Mai...........	„ 26 3/4	„ 23 3/4	—	—	—	—
Juni..........	„ 27	„ 25	—	—	—	—
Juli..........	„ 25 1/4	„ 22 7/8	ƒ 24 7/8	ƒ 22 7/8	—	—
August........	„ 24 1/4	„ 22 1/8	„ 23 3/4	„ 22 1/4	—	—
September.....	„ 25	„ 23 1/4	„ 24	„ 23 3/8	—	—
October.......	„ 25 7/8	„ 24 1/2	„ 24 3/4	„ 23 1/2	—	—
November......	„ 24 1/2	„ 22 1/4	„ 23 3/4	„ 21 7/8	ƒ 22	ƒ 21 1/2
December......	„ 22 3/8	„ 22	„ 22 1/4	„ 21 5/8	„ 21 1/2	„ 21 1/8

Rüböl. Das ganze Jahr hindurch herrschte Knappheit auf dem Markt; das Jahr 1907 war ein Jahr von seit langer Zeit nicht mehr gekannten hohen Preisen. In den ersten Monaten, als ein geregeltes Angebot von indischer Saat war und man noch die Erwartung hegte, dass die Ernten von Kohlsaat nicht enttäuschen würden, liess es sich ansehen, dass man sich im Laufe des Jahrs leicht würde bewegen können. Die Lust zum Verkaufen, sowohl im Aus-, wie im Inland war gross genug, um anfangs die Preise zum Sinken zu bringen. Es dauerte jedoch nicht lange, denn, so sehr man sich auch mit der Hoffnung schmeichelte, dass es später mit der Knappheit zu Ende gehen würde, zeigte sich jede Woche wieder, dass die Anfuhr von Saat noch immer nicht gross genug war, um mehr Oel machen zu können, als für den täglichen Bedarf nötig war. Nach Ende Januar wurde demgemäss die Stimmung fester und liefen die Preise um ein Paar Gulden in die Höhe. Im Laufe des April waren indessen die Berichte über Kohlsaat aus Indien je länger desto weniger vielversprechend geworden und hatte man so ziemlich die Gewissheit bekommen, dass die Ernte in Südosteuropa nahezu vollständig fehlgeschlagen war. Dies verursachte eine plötzliche willige Stimmung. Der Maitermin, welcher abgewickelt wurde, empfand natürlich den Einfluss

davon, aber schloss ziemlich ruhig, teils in Folge von Angeboten aus Belgien auf die Sommermonate. September—December dagegen wurde, wie sich leicht erklären lässt, durch den willigen Markt stark beeinflusst. Im Lauf eines Monats stieg der Kurs davon *f* 7.—. Der Handel war in dieser Zeit sehr animiert, das Ausland nahm daran mehr als vorher Teil, unmittelbar nach dem Primo eröffnete man bereits Geschäfte auf 1. Mai 1908. Während des Sommers blieben die Preise, abgesehen von den gewöhnlichen Schwankungen, ungefähr auf derselben Höhe. Als jedoch die Zeit anbrach, in welcher die Spätjahrskontrakte abgewickelt werden mussten, zeigte sich wieder, dass die Willigkeit aufs Neue die Oberhand behalten musste. Gegen Primo September stieg der Kurs ca *f* 2.— und jeder folgende Primo schloss aufs Neue um so viel höher, als die vorigen, Primo December erreichte der Preis die höchste Ziffer von 46½. In der zweiten Hälfte von November erfuhr der Maikurs, welcher beim Steigen bis dahin nahezu gleichen Schritt mit dem des Spätjahrs gehalten hatte, infolge von Verkaufordres für ausländische Rechnung plötzlich ein sehr empfindliches Fallen. Die Geschäfte, die bis dahin einen ordentlichen Umfang erreicht hatten, waren aber sehr beschränkt und blieben dies bis zum Ende des Jahrs. Auf September—December 1908, welcher Termin Ende October eröffnet wurde, wie im vorigen Jahr zu einem ansehnlich niedrigeren Preis als dem der nächsten Termine, war durchgehends guter Handel. Das Jahr endete, wie es begonnen hatte: ohne Vorrat von Saat und Oel, allein mit der Hoffnung, dass das folgende Jahr mehr Raum geben werde, aber mit Preisen *f* 5.— à *f* 6.— höher als die des Beginns.

Der Lauf der Preise war folgender:

	Per 100 K.G., zu liefern:							
	Fliegend.		Mai 1907.		Sept./Dec. 1907.		Mai 1908.	
	Höchster.	Niedrigster.	Höchster.	Niedrigster.	Höchster.	Niedrigster.	Höchster.	Niedrigster.
Januar.	f 38½	f 37½	f 35	f 32½	f 28¾	f 27½	—	—
Februar. . .	„ 38¾	„ 38	„ 34⅞	„ 32½	„ 30⅛	„ 28¼	—	—
März.	„ 39½	„ 38¾	„ 36	„ 34	„ 30½	„ 29	—	—
April.	„ 39¾	„ 38½	„ 37⅞	„ 35	„ 34⅜	„ 30⅛	—	—
Mai.	„ 41	„ 38½	—	—	„ 38	„ 34⅞	f 35½	f 33½
Juni.	„ 41½	„ 41	—	—	„ 38¼	„ 37¾	„ 36½	„ 35⅛
Juli.	„ 41	„ 40	—	—	„ 38½	„ 36⅝	„ 36½	„ 34¼
August. . .	„ 41½	„ 40¼	—	—	„ 39¾	„ 37¾	„ 35	„ 36⅝
September. .	„ 42¾	„ 41½	—	—	„ 41¾	„ 39¾	„ 38¼	„ 36¼
October. . . .	„ 44	„ 42	—	—	„ 43½	„ 41	„ 41½	„ 38⅛
November. .	„ 45½	„ 43	—	—	„ 45½	„ 41½	„ 41½	„ 37¼
December. .	„ 45½	„ 43	—	—	—	—	„ 39	„ 37

Holz.

Konnte im vorigen Jahresbericht gesagt werden, dass der Zustand des Holzhandels im Allgemeinen günstig war, so lautet das Urteil über das Jahr 1907 ganz anders, denn selten hat der Holzhandel ein solch' schlechtes Jahr erlebt.

Bei sinkenden Preisen wurde der Verbrauch immer geringer und stand der sogenannte Eigenbau von Häusern (der grösste Käufer von Holz) durch die Schwierigkeit, Geld zu bekommen und zugleich durch die scharfen Bestimmungen der Bauverordnungen nahezu vollständig still.

Eine Hypothek war durch Bauunternehmer fast gar nicht abzuschliessen.

Die Vorräte am 31. December sind geringer, als ein Jahr vorher und die Anfuhr war in Amsterdam und Zaandam ebenfalls geringer.

Diese betrug in Amsterdam:

ca. **47,745** Standards gesägtes Holz.
„ **44,745** „ Balken.

139 Dampfschiffe mit Holzladung liefen in Amsterdam ein, wovon 77 mit gesägtem Holz, 53 mit Balken und 9 mit Balken und gesägtem Holz.

Die Anfuhr in Zaandam betrug:

ca. **43,835** Standards gesägtes Holz.
„ **60,415** „ Balken.

Die Anzahl Dampfer für diesen Platz betrug 122, wovon 58 mit gesägtem Holz, 57 mit Balken und 7 mit Balken und gesägtem Holz.

Javateak- oder *Djatiholz* war in diesem Jahr nicht so kulant abzusetzen: eine Folge der gedrückten Zustände in der Industrie. Die Anfuhr an unserem Markt war gleichwohl sehr ansehnlich und der Verkauf geregelt, wenn auch zu niedrigeren Preisen.

Von *Ebenholz*, *Macassar* u. s. w. waren gute unversehrte Partieen geregelt zu verkaufen. Die Preise hielten sich durchlaufend gut.

Der Wert für Prima Sorten ist jetzt etwa *f* 4.— à *f* 4½.

Häute.

Ein schwieriges Jahr war 1907 für den Häutehandel. Teures Geld und als Folge davon grosse Malaise in vielen Betrieben zwang auch die Lederfabrikanten zu grosser Vorsicht. Als Folge davon nahmen auf allen Häutemärkten die Vorräte fortwährend zu, wodurch die Kauflust und die Preise gedrückt werden.

Für Rindshäute liefen die Einschreibungen bis September regelmässig und ziemlich gut ab und Preise erhielten sich ziemlich stehend. Oktober brachte jedoch bei stets zunehmenden Vorräten auf allen Stapelplätzen stark sinkende Preise. Ansehnliche Partieen mussten zurückgehalten werden.

Im November und December war die Stimmung sehr schlecht und der grösste Teil des in den Auktionen angebotenen musste, trotz der nachgiebigen Gesinnung der Importeure, zurückbehalten werden.

Der Handel in Büffelhäuten hatte bis in den Juni einen ähnlichen Verlauf wie der für Rindshäute. Bei den Juni- und

Julieinschreibungen konnte nur ein kleiner Teil von guten Hell- nnd Mittelgewichten abgesetzt werden, während Schwergewichte unverkäuflich waren. In den September- und Oktobereinschreibungen war die Stimmung besser. Die weiteren Einschreibungen hatten jedoch wenig Erfolg und musste das Angebotene grossenteils zurückbehalten werden.

Von Pickerhäuten wurden das ganze Jahr hindurch grosse Quantitäten verkauft, zu stets erniedrigten Preisen, so dass ein Rückgang von etwa 40 pCt. zu konstatieren ist.

In Ziegen- und Schaffellen war der Umsatz unansehnlich.

		Vorrat 1 Jan. 1907.	Anfuhr in 1907.	Verkauf in 1907.	Vorrat 31 Dec. 1907.
Batavia	Rindshäute	87	3,391	2,333	1,148
Samarang	„	1,994	65,052	51,886	12,160
Oostboek	„	13,785	131,306	127,430	17,661
Tjilatjap	„	1,518	15,547	12,406	4,659
Padang	„	1,374	21,054	21,230	1,198
Macassar	„	224	6,560	2,067	3,917
Batavia	Büffelhäute	3,472	48,652	45,306	6,818
Samarang	„	5,704	61,748	52,586	14,866
Soerabaya	„	2,519	32,689	30,796	4,412
Tjilatjap	„	2,252	17,550	17,212	2,590
Padang	„	640	14,390	11,887	3,143
Macassar	„	1,114	20,480	12,878	8,716
Venezuela	Häute (trockene).....	—	5,728	3,432	1,554

Ostindische Rinds- und Büffelhäute-Anfuhren während der letzten 10 Jahre:

1898	346,112	1903	416,970
1899	405,938	1904	509,214
1900	415,421	1905	543,320
1901	497,847	1906	409,012
1902	506,137	**1907**	**438,855**

Preise ostindische Rindshäute:

				K.G.	Beginn 1907. cents per ½ K.G.		Ende 1907. cents per ½ K.G.	
Batavia	gefleischt	von	±	3	95	115	75	90
„	„	„	„	7	70	84	50	63
Samarang	„	„	„	2½	106	115	80	90
„	„	„	„	3½	102	107	80	85
„	„	„	„	5	95	100	75	80
„	„	„	„	6½	75	83	50	62
Soerabaya	„	„	„	3½	75	116	40	85
„	„	„	„	5	70	83	45	68
„	„	„	„	6½	70	93	45	72
„	ungefleischt	„	„	3½	66	88	40	65
„	„	„	„	5	65	75	40	50
Tjilatjap	gefleischt	„	„	2½	90	110	75	85
„	„	„	„	3½	95	107	75	82
„	„	„	„	5	95	100	70	80
„	„	„	„	6½	75	83	50	60
Bali	„	„	„	6—8	70	80	50	55
„	ungefleischt	„	„	6—8	60	70	40	45
Padang	gefleischt	„	„	3½	80	85	50	65
„	„	„	„	6½	70	80	45	55
„	ungefleischt	„	„	3—6	65	77	40	55
Macassar	gefleischt	„	„	6—10	65	75	50	55
„	ungefleischt	„	„	4—7	60	65	40	50

Preise ostindische Büffelhäute:

				K.G.	Beginn 1907. cents per ½ K.G.		Ende 1907. cents per ½ K.G.	
Batavia	gefleischt	von	±	8—12	55	60	35	50
„	ungefleischt	„	„	8—12	45	50	30	35
Samarang	gefleischt	„	„	8	70	73	45	50
„	„	„	„	11	68	70	45	48
„	„	„	„	14	66	68	42	46
Soerabaya	„	„	„	8—12	56	73	45	56
„	ungefleischt	„	„	9	40	50	30	35
Tjilatjap	gefleischt	„	„	8—10	56	72	32	48
Padang	„	„	„	10—13	55	65	30	40
„	ungefleischt	„	„	9—12	35	45	25	30
Macassar	gefleischt	„	„	8—14	55	68	32	46
„	ungefleischt	„	„	8—14	35	40	20	27

Indigo.

Von Java-Indigo ist über das abgelaufene Jahr nichts Wichtiges zu melden. Vorrat bestand hier am 1. Januar nicht. Die ersten Anfuhren bedangen sehr hohe Preise, welche jedoch nicht beständigt werden konnten, als der dringende Bedarf befriedigt war.

Die hohen Preise standen dem Verkauf von Java im Wege und beförderten den von Bengal-Indigo, der im Verhältnis billiger zu kaufen war.

Die Preise sanken langsam etwa 40 à 45 Cts. und sind jetzt anzunehmen zu:

280 à 285 cts. für hoch fein rot.
270 „ 275 „ „ „ „ violett.
240 „ 265 „ „ fein mittel bis fein.
215 „ 230 „ „ nieder mittel.
180 „ 205 „ „ ordinär bis gut ordinär.

Statistik über Anfuhr, Verkauf und Vorrat von Java-Indigo über die lezten zehn Jahre:

	Anfuhr.	Verkauf und Transito.	Vorrat am 31 Dec.	
1898	5,659	4,997	2,238	Kisten.
1899	2,292	3,697	833	„
1900	1,688	2,069	452	„
1901	1,681	2,057	76	„
1902	1,407	1,447	36	„
1903	1,351	1,247	140	„
1904	1,842	1,117	865	„
1905	893	1,431	327	„
1906	425	752	—	„
1907	**707**	**570**	**137**	„

Kapok.

Im Jahr 1907 waren die Preise von Kapok sehr hoch. Die Durchschnittsziffer des Preises in 1907 betrug für prima beinahe 40 c. gegen 33 c. in 1906. Zweimal erfuhren die Preise ein starkes Steigen und ein darauf folgendes Sinken.

Das Jahr eröffnete mit in die Höhe gehenden Preisen und abnehmendem Vorrat. Die Preise liefen bis 42½ c. am Ende von Februar in die Höhe. Grosse Anfuhren veranlassten

später ein Sinken. In den Monaten des Spätjahrs ging der Preis aufs Neue in die Höhe, jetzt sogar bis 45 c. Als eine reichliche neue Ernte erwartet wurde und frühe Verschiffungen stattfanden, lief der Preis wieder zurück, um mit 36½ c. zu schliessen.

Der Vorrat am 31. December ist mit 15,560 Pakken ungekannt gross. Die letzten Monate sind unter dem Einfluss der Malaise in Amerika gewesen. Dieses Land ist ein wichtiger Konsument in normalen Zeiten; in diesem Jahr blieben die Ordres aus.

Statistik in Amsterdam 1907.

	Anfuhr bis Ende des Monats	Verkauf bis Ende des Monats	Vorrat Ende des Monats	Preis per ½ Kg. am Ende des Monats
	Ballen	Ballen	Ballen	
Januar	4,202	5,962	766	40 cts.
Februar	11,626	10,801	3,351	42½ „
März	20,870	16,791	6,605	40 „
April	28.306	22,822	8,010	37½ „
Mai	37,404	30,355	9.575	36½ „
Juni	43,903	34,152	12.277	38 „
Juli	48,344	42,255	8,615	40½ „
August	50,139	45,691	6,974	44½ „
September	51,245	48,081	5,690	44 „
October	53,447	51,766	5,207	39½ „
November	60,860	55,005	8,381	37½ „
December	71,945	58,911	15,560	36½ „

Statistik in Amsterdam und Rotterdam am 31 December während der letzten 10 Jahre.

	Anfuhr während des Jahrs	Verkauf während des Jahrs	Vorrat am 31 Dec. des Jahrs	Preis per ½ Kg am 31 Dec. des Jahrs
	Ballen.	Ballen.	Ballen.	
1898	32,503	32,148	6,471	30/1 cts.
1899	37,150	40,150	3,471	30/1 „
1890	41,163	40,090	4.544	37/8 „
1901	47,482	36,613	15,413	40/1 „
1902	45,551	51,437	5,927	32/3 „
1903	51,918	55,211	6,494	29/30 „
1904	59,675	49,507	16,662	32/3 „
1905	59,485	60,874	15,273	30/1 „
1906	56,137	68,786	2,624	37/8 „
1907	**80,607**	**66,545**	**16,686**	**36/37 „**

Baumwolle.

Wiewohl die Ernte 1906/07 den hochgespannten Erwartungen vollständig entsprach, blieb der Markt fortwährend fest gestimmt. Es wurde geregelt für Konsumtion gekauft. In den ersten Monaten des Jahrs zeigten die Preise keine grosse Veränderung. Da jedoch die Ernteberichte eher ungünstig blieben, kam allmählig eine in die Höhe gehende Bewegung, welche bis Anfang September dauerte und den Preis für Middling von $5\frac{7}{8}$ d. Anfang Januar bis auf $7\frac{9}{16}$ d. zum Steigen brachte.

Zu diesem Preis zeigte man wenig Lust für neue Geschäfte und ein Gefühl der Abmattung kam über den Markt. Zugleich begann die finanzielle Krise ihren Einfluss geltend zu machen.

Wiewohl die Pflanzer auf Preis hielten, liefen diese langsam 1 d. zurück. Als Ende November die Schätzung von Neill mit 11,600,000 Ballen bekannt wurde, war die Stimmung wieder fest und die Preise schlossen wieder $\frac{1}{2}$ d. höher.

Das total sichtbare Quantum ist 382,000 Ballen kleiner als voriges Jahr, während die Erntebewegung auf eine Ziffer von höchstens 12,000,000 Ballen hindeutet, gegen 13,500,000 Ballen in der abgelaufenen Saison.

Totalanfuhren in Amsterdam während der letzten 10 Jahre:

	N. Amerikanisch.	O. Indische und andere Sorten.	Total.
1898	8,810 Ballen	—	8,810 Ballen
1899	8,672 „	—	8,672 „
1900	9,138 „	—	9,138 „
1901	4,100 „	178 Ballen	4,278 „
1902	6,450 „	—	6,450 „
1903	5,444 „	400 „	5,844 „
1904	2,800 „	768 „	3,568 „
1905	2,000 „	42 „	2,042 „
1906	2,325 „	99	2,424 „
1907	**2,055** „	**965** „	**3,020** „

Kaffee.

Das abgelaufene Jahr war für den Kaffeehandel merkwürdig. Die Regierung von São Paulo fuhr in grossem

Masstab fort mit dem schon 1906 begonnenen Ankauf von Kaffee. Mehr als 8,000,000 Ballen sind auf diese Weise dem Verkehr entzogen und nach den grossen Kaffeemärkten konsigniert worden. Da jedoch die Rio- und Santosernten 1906/07 die höchsten Schätzungen noch übertrafen und schliesslich 4,2 Million Ballen für Rio und 15,4 Million Ballen für Santos lieferten, lief der Preis von Santoskaffee, der an unserem Markt im Beginn des Jahrs auf 19¼ Cents stand, allmählig bis auf 15⅞ Cents zurück. Ungünstige Berichte über die 190⅞ Brasilernte, welche Berichte später durch die kleinen receipts bestätigt wurden, waren Ursache, dass sich die Preise dann wieder langsam hoben. Der Schluss war 18½ Cents für goodaverage Santos auf Termin, laufender Monat.

Bis jetzt hält der Staat São Paulo seinen Kaffee vom Markte fern. Auch die Surplus, Renten u. s. w. hat dieser Staat kontraktmässig regelmässig bezahlt.

Für den Handel hat jedoch eine derartige Operation ihre grossen Bedenken und es versteht sich von selbst, dass die Käufer seitdem ängstlich sind und dass sie sowenig als möglich kaufen, wodurch dem Markte jedwede Lebhaftigkeit genommen wird.

Besser als für den brasilianischen Kaffee war das abgelaufene Jahr für alle anderen Sorten. Durch die Wegnahme von 8,000,000 Ballen besseren, für die Konsumtion sehr geschickten Kaffees aus dem Markte war allmählig Knappheit an gutem Santoskaffee entstanden, da die übrigen Vorräte zu einem grossen Teil aus geringeren und weniger gut schmeckenden Sorten bestanden. So mussten die Konsumenten sich dazu entschliessen, diese Sorten teilweise durch solche aus andern Produktionsländern zu ersetzen. Die Nachfrage jedoch, die nunmehr dadurch entstand, trieb die Preise ansehnlich in die Höhe. Dazu kam, dass die meisten Ernten der „mildkaffee" liefernden Länder klein waren. Besonders in Niederl. Indien war die Kaffeeernte sehr mässig.

Gelbe Sorten hatten gute Nachfrage und Preise wurden bedeutend besser.

Java Liberiakaffee war schon gegen das Ende des Jahrs

1906 stark gestiegen, aber bis September gingen die Preise noch langsam höher. Auf grösseres Angebot und geringere Konsumtion hin sanken jedoch von Oktober bis December die Preise circa 3 Cents. Es waren ansehnliche Geschäfte in Ernten oder auf „Abzuladen" gemacht werden; durch das starke Sinken ergaben viele dieser Transaktionen jedoch Verlust.

Gut ordinär war das ganze Jahr hindurch leicht abzusetzen und ging allmählig von 31 cents bis auf 36½ cents.

Die Preise von Triage und Afrika waren im Anfang sehr flau. Es kam jedoch ein ordentliches Steigen infolge allgemeinerer Nachfrage, aber speziell auch, weil Java ansehnliche Partieen von hier für eigene Konsumtion importierte.

Durch Private wurden hier angeführt:

	in 1907.		1906.	1905.	1904.	1903.
Java	95,806 Bn.	gegen	141,777 Bn.	154,615 Bn.	151,217 Bn.	180,165 Bn.
Sumatra	12,570 „	„	8,145 „	11,572 „	13,207 „	11,897 „
Macassar	5,849 „	„	5,014 „	6,228 „	5,754 „	5,475 „
Menado	3,576 „	„	3,978 „	1,981 „	5,223 „	3,348 „
Div. Ost-Indien . . .	–,— „	„	450 „	–,— „	–,— „	–,— „
Venezuela	3,688 „	„	2,696 „	150 „	3,265 „	168 „
Haïti	673 „	„	155 „	100 „	209 „	147 „
Central Amerika . .	4,457 „	„	1,850 „	645 „	1,131 „	788 „
Div. West-Indien . .	83,696 „	„	57,243 „	43,755 „	60,019 „	40,308 „
Afrika	3,112 „	„	3,624 „	2,805 „	5,030 „	4,000 „
Santos	125,746 „	„	78,540 „	49,195 „	30,705 „	68,322 „
Total . .	339,173 Bn.	gegen	303 472 Bn.	271,046 Bn.	275,760 Bn.	314,618 Bn.

Von der laufenden Java Ernte kamen bei Privaten in Amsterdam an den Markt Ende December:

	in 1907.		1906.	1905.	1904.	1903.
Java W.I.B. . . .	60,979 Bn.	gegen	91,278 Bn.	81,155 Bn.	90,954 Bn.	88,809 Bn.
Liberia	34,145 „	„	28,679 „	53,487 „	45,582 „	23,807 „
Total	95,124 Bn.	gegen	119,957 Bn.	134,642 Bn.	136,536 Bn.	112,616 Bn.

überdies 2496 Ballen Sumatra W.-I. B. gegen **3981** Ballen in 1906.

Durch die Ned. Handelmaatschappij wurden hier verkauft:

für Rechnung der Regierung in Auktion .	55,722 Ballen	
„ eigene Rechnung in Auktion. . . .	7,343 „	und 112 kn.
„ „ „ durch Einschreibung	2,801 „	
Total . . .	65,866 Ballen	und 112 kn.

Lauf der Preise:

	Gut ordinair Java. Beginn.	Mitte.	Ende.	Good average Santos. Beginn.	Mitte.	Ende.
Januar . . .	35 c.	35 c.	31 c.	23 c.	22 c.	22 c.
Februar . .	31 „	31½ „	32 „	22 „	22 „	22½ „
März . . .	32 „	32½ „	33 „	22½ „	22½ „	22½ „
April. . . .	33 „	33 „	33½ „	22½ „	22½ „	22½ „
Mai	33½ „	33½ „	33½ „	22½ „	22½ „	21½ „
Juni	33½ „	33½ „	34 „	21½ „	21½ „	21½ „
Juli	34 „	34 „	34 „	21½ „	21½ „	21½ „
August . . .	34 „	34½ „	35 „	21½ „	22 „	22 „
September . .	35 „	35½ „	35½ „	22 „	22 „	22 „
October . .	35½ „	35½ „	36 „	22 „	22¾ „	22¾ „
November . .	36 „	36½ „	36½ „	22¾ „	22¾ „	22¾ „
December . .	36½ „	36½ „	36½ „	22¾ „	22 „	22¾ „

Lauf der Preise von gut ordinair in den Jahren:

1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	**1907.**
34½ c.	31½ c.	34½ c.	32 c.	38 c.	34 c.	30 c.	32½ c.	31 c.	**31 c.**
36½ „	27 „	39 „	30½ „	34 „	29 „	31 „	29½ „	32½ „	**31½ „**
33½ „	25¾ „	34½ „	31½ „	32 „	28 „	31¼ „	30 „	31½ „	**33 „**
34½ „	27 „	37½ „	32½ „	35½ „	26¼ „	30¼ „	29½ „	33½ „	**33½ „**
35 „	26½ „	35 „	31½ „	37½ „	26 „	28½ „	31 „	34 „	**34 „**
38 „	28½ „	32 „	33½ „	35 „	25¼ „	28 „	31¼ „	35 „	**35 „**
35½ „	34½ „	—	35 „	34 „	25¾ „	29 „	31 „	—	**36 „**
34 „	—	—	38 „	—	26 „	30 „	—	—	**36½ „**
32½ „	—	—	—	—	27 „	30½ „	—	—	—
—	—	—	—	—	29¼ „	31½ „		—	—
—	—	—	—	—	—	32 „	—	—	—

Der Terminumsatz von Santos Kaffee war:

in 1898 . . .	394,000 Bn.	in 1903 . . .	1,579,000 Bn.
„ 1899 . . .	503,500 „	„ 1904 . . .	1,575,000 „
„ 1900 . . .	874,000 „	„ 1905 . . .	1,006,000 „
„ 1901 . . .	1,431,000 „	„ 1906 . . .	948,000 „
„ 1902 . . .	1,892,000 „	„ **1907** . . .	**952,000** „

Die Notierungen für Santos Kaffee auf Termin waren:

Lieferung in:		Jan.	Febr.	Mrz.	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	
Op 2 Jan.	1907	19¼	19⅜	19⅜	19¾	19⅞	20	20	20⅛	20⅜	20½	20⅝	20⅞	Cts.
„ 15 „	„	17¼	17⅜	17⅜	17¾	17⅝	17⅞	18	18⅛	18¼	18¼	18⅜	18½	„
„ 1 Febr.	„	. .	18⅞	19	19	19⅛	19⅛	19¼	19⅜	19⅜	19⅝	19¾	19¾	„
„ 15 „	„	. .	18⅞	19	19⅛	19⅛	19¼	19⅜	19⅜	19⅜	19½	19½	19⅝	„
„ 1 März	„	. .	. .	19	19⅛	19⅛	19¼	19⅜	19⅝	19⅝	19½	19⅝	19⅝	„
„ 15 „	„	. .	. .	18⅛	18⅛	18¼	18¼	18¼	18⅜	18⅜	18½	18⅝	18⅝	„
„ 1 April	„	. .	. .	. .	18	18	18⅛	18⅛	18¼	18¼	18¼	18⅜	18½	„
„ 15 „	„	. .	. .	. .	16⅞	17	17	17	17	17¼	17¼	17⅜	17½	„
„ 1 Mai	„	. .	. .	. .	. .	15⅞	16	16¼	16¼	16⅜	16⅝	16½	16⅝	„
„ 15 „	„	. .	. .	. .	. .	16⅛	16⅛	16¼	16⅜	16½	16⅝	16⅝	16¾	„
„ 1 Juni	„	. .	. .	. .	. .	. .	16¼	16⅜	16½	16⅝	16¾	16⅞	16⅞	„
„ 15 „	„	. .	. .	. .	. .	. .	16⅛	16¼	16¼	16⅜	16⅜	16½	16⅝	„
„ 1 Juli	„	. .	. .	. .	. .	. .	. .	16⅛	16¼	16⅜	16⅜	16½	16⅝	„
„ 15 „	„	. .	. .	. .	. .	. .	. .	17⅛	17⅛	17⅛	17¼	17⅜	17½	„
„ 1 Aug.	„	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	18	18	18	18⅛	18⅛	„
„ 15 „	„	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	18⅛	18⅛	18⅛	18¼	18¼	„
„ 2 Sept.	„	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	18⅛	18⅛	18¼	18⅜	„
„ 16 „	„	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	19⅛	19⅛	19¼	19⅜	„
„ 1 Oct.	„	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	18⅛	19	19⅛	„
„ 15 „	„	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	19	19	19⅛	„
„ 1 Nov.	„	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	18⅝	18⅝	„
„ 15 „	„	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	18⅛	18½	„
„ 2 Dec.	„	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	17⅝	„
„ 16 „	„	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	18⅝	„

Petroleum.

Das Jahr eröffnete mit einer Notierung von ƒ 11.60, welcher Preis bis in Juni unverändert blieb; dann stieg der Preis bis ƒ 12.20.

Anfuhren (in Fässern von ca. 150 K.G.: raffiniert).

Jahre.	Bei d. Amer. Petrol. Comp.	Bij dem Gemeinde Petroleum Entrepôt.				
	Amerikanische.	Amerikanische.	Russische.	Rumänische.	Oesterreichische.	Gemischte.
1901	370,932	376,579	71,041	0	—	—
1902	423,935	328,816	254,773	170	—	—
1903	342,237	342,025	376,160	24,450	—	—
1904	242,143	455,789	116,481	28,442	—	—
1905	307,093	416,911	82,266	0	—	—
1906	296,526	305,745	14,634	72,625	—	—
1907	322,609	319,517	101,971	8,327	2,583	2,715

Ferner wurden noch im Petroleumhafen angeführt:

56,231 Fass Gasöl.
2,657 „ Schmieröl.

Ablieferungen (in Fässern von c.a. 150 K.G.: raffiniert).

Jahre.	Bei d. Amer. Petrol. Comp.	Bei dem Gemeinde Petroleum Entrepôt.				
	Amerikanische.	Amerikanische.	Russische.	Rumänische.	Oesterreichische.	Gemischte.
1901	387,036	377,027	77,063	0	—	—
1902	410,463	329,642	233,412	132	—	—
1903	336,379	350,940	366,686	2,682	—	—
1904	265,315	429,740	140,369	21,251	—	—
1905	298,367	311,673	86,478	13,133	—	—
1906	285,441	294,762	15,828	24,563	—	—
1907	311,733	320,282	67,984	11,340	2,511	59,622

Ferner wurden noch vom Gemeinde Petroleum Entrepôt abgeliefert:

13,783 Fass Liquid fuel.
46,538 „ Gasöl.
3,715 „ Schmieröl.

Lauf der Preise per 100 Kg.

	1903	1904	1905	1906	1907.
Januar	ƒ 9.65-ƒ 10.10	ƒ 11.70	ƒ 10.50	ƒ 11.—	ƒ 11.60
Februar	„ 9.60-„ 9.65	„ 11.10	„ 10.35	„ 11.—	„ 11.60
März	„ 9.40-„ 9.60	„ 10.50	„ 10.35	„ 11.—	„ 11.60
April	„ 9.30	„ 10.20	„ 10.35	„ 11.—	„ 11.60
Mai	„ 9.10-„ 8.50	„ 9.20	„ 10.35	„ 11.—	„ 11.60
Juni	„ 9.—	„ 8.90	„ 10.35	„ 11.—	ƒ 11.60—ƒ 12.20
Juli	„ 8.90-„ 9.50	„ 8.30	„ 10.35	„ 11.—	„ 12.20
August	„ 9.—	„ 9.05	„ 10.35	„ 11.—	„ 12.20
September	„ 9.—	„ 9.35	„ 10.37½	„ 11.—	„ 12.20
October	„ 9.—	„ 10.35	„ 10.70	„ 11.—	„ 12.20
November	„ 9.—	„ 10.65	„ 10.94	„ 11.—	„ 12.20
December	„ 9.—	„ 10.50	„ 11.—	„ 11.60	„ 12.20

Reis.

Der Reismarkt ist für „ungeschält" während des ganzen Jahrs in sehr fester, aufgeweckter Stimmung gewesen. Die Schätzung für die Birmaernte, die 2,374,000 Tonnen betrug, war von nicht geringer Bedeutung; die Ernteberichte aus Japan lauteten aber fortwährend so ungünstig, dass Verkäufer zurückhaltend waren und dass Preise allmählig bis ƒ $5^1/_8$ stiegen.

Im Juli kamen Gerüchte, dass bereits Umsätze in der neuen Birmaernte zu Stande gekommen wären und sprach man von sehr grossen Ziffern für diese Ernte. Die Nach-

frage für Japan und Vorder-Indien hielt die Preise jedoch hoch, wiewohl die Schätzung des für Ausfuhr verfügbaren Teils der neuen Birmaernte schliesslich zu 2,514,000 Tonnen angenommen wurde.

Die Berichte aus Englisch-Indien blieben jedoch traurig und es werden enorme Quantitäten nötig sein, um der Not abzuhelfen.

Für Javareis herrschte das ganze Jahr hindurch eine ziemlich feste Stimmung. Zwar wurden im Anfang durch Importeure zu hohe Preise angelegt, aber sie mussten schliesslich von ihrem hohen Standpunkt ein wenig herabsteigen, um Geschäfte machen zu können.

Die Qualität der meisten Reissorten war in diesem Jahr gut zu nennen.

An der Amstel und an der Zaan wurden angeführt:

1,803,400 Ballen.

Einfuhren und Vorräte von ungeschältem Reis in die Niederlande:

Jahre.	EINFUHREN.							
	Java Tafel.	Java und Bengal.	Rangoon und Larong.	Bassein.	Necransie und Moulmain	Saigon Siam Persien.	Japan u.s.w.	Total Ballen.
1903	68,000	186,000	791,000	632,000	331,000	81,000	33,000	2,122,000
1904	103,000	241,000	472,000	774,000	210,000	274,000	126,000	2,200,000
1905	102,000	241,000	778,000	710,000	111,000	114,000	102,000	2,158,000
1906	118,000	242,000	775,000	759,000	110,000	314,000	21,000	2,339,000
1907	146,000	308,000	534,000	682,000	202,000	406,000	10,000	2,288,000

Jahre.	VORRÄTE.				
	Java Tafel.	Java.	Rangoon.	Bassein.	Total Ballen.
1903	10,300	—	—	—	10,300
1904	450	5,350	—	—	5,800
1905	2,780	1,600	—	—	4,380
1906	—	740	—	—	740
1907	8,400	4,200	—	—	12,600

Lauf der Preise in Gulden per 50 Kg.:

Jahre.	Java Tafel. Erste Sorte.	Weisser Java.	Rangoon und Bassein.	Geschälter Rangoon.	
				Vorlauf.	Mittel.
1903	9, 8½	7½, 7¾, 8	4⅛, 4¾, 4	6, 6½, 5½	4¼, 5½, 4¾
1904	8, 7¾, 8½	7, 7½	3¾, 4¼, 4⅜	5¼, 6	4¼, 4¾
1905	6¾, 7, 7½, 7¾	6¼, 6½, 6¾, 7	4¼, 4, 4¼	5¼, 5½, 5¾, 5½	4½, 4¾, 4½
1906	7½, 7¾, 8½, 8¼	6¾, 7, 7⅝, 7¼	4¼, 4⅛, 4⅝, 4¾	5¼, 5½, 6, 5¾	4½, 5, 5¼, 5½
1907	8¼, 8¾, 9⅛, 8¼, 8½	7½, 7¾, 8½, 7½, 7¾	4½, 5⅛, 4¾, 5	6, 6½, 6¾, 6½	5¼, 6¼, 6½, 6¼

Spezereien.

Muskatnüsse. Wiewohl das mässige Angebot in den periodischen Märzauktionen und der sehr befriedigende Verkauf für den Artikel zu guten Erwartungen berechtigten, bereitete der weitere Verlauf durch verschiedene Umstände grosse Enttäuschungen. Wurden die Juniauktionen trotz grösserer Zufuhren und des dadurch verursachten grösseren Angebots noch ziemlich gut aufgenommen, schliesslich konnte sich der Artikel dem Druck des teuren Geldes nicht entziehen und die Stimmung war sowohl in den September- wie in den Decemberauktionen sehr flau. Nur das Hochnötige wurde zu den gesunkenen Preisen genommen.

Bei den ordinären Sorten herrschte im Allgemeinen gute Nachfrage, nur in den Decemberauktionen liess das Interesse einigermassen zu wünschen übrig.

Die Totalanfuhren von Nuss bestanden aus **1,005,000** K.G. gegen 1,092,000 K.G. in 1906, der Vorrat in erster Hand beträgt **220,000** K.G. gegen 62,000 K.G. am 31 December 1906.

Muskatblüte. Dieser Artikel wurde anfangs kulant verkauft. Die Märzauktionen liefen grossenteils über Taxation. Weniger gut waren schon die Juniauktionen, in welchen ein Teil zurückgehalten werden musste; das Zurückgehaltene wurde jedoch einen Monat später en bloc aus dem Markt genommen.

Die Zeitumstände übten jedoch während des übrigen Teils

des Jahrs einen ungünstigen Einfluss aus und die September-, wie auch die Decemberauktionen liefen flau ab.

Das zurückgehaltene Quantum ist jedoch nicht ansehnlich und die Haltung der Verkäuter bleibt fest. Die Totalanfuhren von Muskatblüte betrugen **378,000** K.G. gegen 316,000 K.G. in 1906. Der Erstehandsvorrat besteht aus 56,000 K.G.

Gewürznelken. Im Beginn ruhig und preishaltend liefen Zanzibar Nelken, durch ungünstige Prophezeiungen, rasch stark in die Höhe; die Notierung für den laufenden Monat wurde bis auf 47 cents per 1/2 K.G. aufgetrieben. Das Resultat jedoch hat die Schätzungen Lügen gestraft und eine die Erwartung weit übersteigende Ernte liess die Preise rasch bis auf 26 3/4 Cents zurückgehen.

Die Vorräte nahmen ansehnlich zu.

Pfeffer. Schwarzer Lampong. Mit nur kleinen Schwankungen boten die Notierungen die ersten Monate des Jahrs wenig Variation, bis sie endlich von 23 1/2 cts. per 1/2 K.G. bis auf 25 cts. steigen konnten. Unter dem Einfluss des Londonschen Marktes sanken die Preise vom Spätjahr an wieder fortwährend, um auf 17 7/8 Cents zu schliessen.

Schwarzer und Weisser Java wurde meistens befriedigend verkauft, erst in den letzten Monaten des Jahrs wurde der Markt, in Konkurrenz mit den andern Sorten, flau gestimmt.

Die Totalanfuhren von Pfeffer hierzulande betrugen **53,000** Ballen gegen 56,000 Ballen in 1906.

Der Umsatz in Pfeffer auf Termin betrug hier 60,200 Ballen gegen **80,600** Ballen in 1907.

Lauf der Preise von Spezereien per ½ Kg.;

Jahre.	Nüsse. Gute Sorte 110 à 120 st. per halb Kg.	Blüte. Gute Sorte.	Nelken. Gute Amboina.
1903	80, 86, 74 cts.	150, 140, 134 cts.	32½, 40, 43 cts.
1904	59, 51, 52 „	136, 120, 93, 98 „	43, 48, 39, 43 „
1905	48, 46, 44, 42 „	93, 90, 99 „	52, 58, 60 „
1906	56, 43, 40 „	110,112,105,100,103 „	42, 52, 50 „
1907	**43, 40, 38, 36** „	**106, 100, 96, 93** „	**50, 45** „

Jahre.	Nelken. Zanzibar.	Pfeffer. Guter Lampong.
1903	21⅞, 19½, 21¾, 39⅞, 38½ cts.	29½, 32¼, 33¾, 31¼, 34, 31½ cts.
1904	47, 39, 46½, 35, 42, 28½, 27¼ „	31½, 24¾, 26½, 24¾, 31¾, 31 „
1905	26½, 22⅝, 28¾, 26¾, 37, 36½, 34⅜ „	28¾, 30½, 27½, 27, 26⅝ „
1906	33½, 30⅝, 39¾, 37¼, 40¾, 36⅝, 39 „	25½, 27½, 25⅞, 27⅞, 21⅝, 23⅝ „
1907	39, 46¾, 33, 34½, 26⅛, 28⅛, 26¾ „	23½, 24¾, 24, 24½, 18¼, 16⅞ „

Statistik von Spezereien:

Jahre.	Einfuhren.				Verkäufe in erster Hand.		Vorräte in erster Hand.			
	Nüsse Netto Tonnen von 1000 Kg.	Blüte Netto Tonnen von 1000 Kg.	Nelken Amboina. Ballen von 50 Kg.	Pfeffer. Ballen von 50 Kg.	Nüsse Colli.	Blüte Colli.	Nüsse Netto Tonnen von 1000 Kg.	Blüte Netto Tonnen von 1000 Kg.	Nelken Amboina. Ballen von 50 Kg	Pfeffer. Ballen von 50 Kg.
1903	1,157	205	230	53,000	10,300	3,000	312	33	—	4,100
1904	1,017	327	3,800	66,000	14,700	4,400	220	54	—	1,600
1905	1,140	264	—	52,000	15,400	4,500	150	52	—	4,300
1906	1,092	316	1,100	56,000	14,100	4,900	62	14	—	1,500
1907	1,005	378	730	53,000	13,450	4,800	220	56	80	18,900

Im Entrepôt in Amsterdam und Rotterdam nach Angabe der Zollbehörde, alles in Brutto Tonnen van 1000 K.G.

Jahre.	Einfuhren.				Ablieferungen.				Vorräte.			
	Nüsse.	Blüte.	Nelken.	Pfeffer.	Nüsse.	Blüte.	Nelken.	Pfeffer.	Nüsse.	Blüte.	Nelken.	Pfeffer.
1903	1,248	257	426	2,236	845	280	2,676	1,898	1,720	168	941	2,540
1904	1,047	464	631	3,166	1,338	383	1,140	3,179	1,410	238	356	2,500
1905	1,158	326	547	2,329	1,145	330	504	1,995	1,354	234	391	2,784
1906	1,135	370	597	2,895	968	341	564	3,562	1,546	269	479	2,674
1907	1,307	400	1,799	2,276	1,165	364	675	2,747	1,733	288	1,580	2,280

Zucker.

Im Anfang des Jahrs blieb der Zuckermarkt einige Zeit in sehr ruhiger Stimmung. Die letzten Zufuhren der Rübenernte mussten zu langsam zurückgehenden Preisen realisiert werden, sodass die Notierung im Januar von ƒ 10¾ auf ƒ 10½ zurücklief. Als es sich jedoch zeigte, dass die Ernten in den Kolonien den Erwartungen nicht durchaus entsprechen würden, bekam bald eine bessere Stimmung die Oberhand, welche mit Unterbrechungen bis in den Mai fortdauerte. Die Notierung stieg bis auf ƒ 12¼. Die Stimmung wurde dann ruhiger und die Preise liefen im Juli auf ƒ 11½ zurück, um im September bis auf ƒ 12½ zu steigen und zwar infolge guter Nachfrage wegen Knappheit an verfügbarem Zucker.

Die Preise der neuen Campagne wurden durch die Grösse der europäischen Rübenernte durchaus beherrscht. Diese liess sich infolge des kühlen Sommers anfänglich nicht sehr günstig ansehen. Grosse spekulative Einkäufe waren Veranlassung, dass Zucker neue Campagne, um halb Juli noch für ƒ 11.— abgegeben, in Beginn von September beinahe ƒ 12.— erreichte. Das schöne Wetter im September und die finanziellen Schwierigkeiten waren Ursache, dass die Preise für disponiblen Zucker wieder bis auf ƒ 11.— zurückliefen.

Das Bekanntwerden des günstigen Resultats der Unterhandlungen in Brüssel verursachte gegen Ende des Jahrs eine Steigung von ƒ ½.

Auf Java war das abgelaufene Jahr günstig für die Zuckerinteressen. Die Ernte, wieder grösser, als die des vorigen Jahrs, wurde zu sehr lohnenden Preisen verkauft, wenn sie auch gegen die des Jahrs 1906 etwas zurückblieben. Die Fabrikation von weissem Zucker, der direkt sich zur Konsumtion eignete, machte wieder Fortschritte und im abgelaufenen Jahr gab es bereits 30 Fabriken auf Java, welche für Ablieferung dieses superiören Produkts eingerichtet sind.

Die Produktion der 181 Fabriken auf Java war, exclusive Sackzucker,

in **1907**	**18,874,708** pikols oder	**1,146,005**	Tonnen.
gegenüber „ 1906.	. . . .	1,014,594	„
„ „ 1905.	. . . .	994,597	„

also wieder ein Fortschritt von 13 pCt. gegen 1906.

Die Verkaufspreise waren sehr konstant. Muscovados öffnete mit ƒ 5⅞, um im Laufe des Jahrs auf ƒ 6.— zu kommen und mit Ausnahme eines kurzen Steigens auf ƒ 6¾, auf ƒ 6.— zu bleiben. Superiör konnte ƒ 7¼ und später ƒ 7⅜ bedingen.

Der Abstand zwischen den Preisen von Muscovados und superiörem Zucker, wiewohl kleiner, als in vorigen Jahren, ist noch genügend, um nach Verrechnung der Extrafabrikationskosten, einen gehörigen Extragewinn übrig zu lassen.

Die Beteiligung an den Ausfuhren nach Ländern östlich vom Kap war gleich der des vorigen Jahrs, nämlich 60 pCt. Ungefähr 26 pCt. davon wurde nach Japan verschifft, hauptsächlich Muscovados, für Rechnung dortiger Raffinerieen.

Ein viel grösserer Teil und zwar 48 pCt., hauptsächlich in hohen Nummern und superiör, ging nach Britisch-Indien.

Von einzelnen japanischen Käufern, Raffinadeuren, kamen Klagen über die Qualität des von ihnen empfangenen Zuckers, welcher in der letzten Zeit ein kleineres Gran zeigte als früher. Wiewohl diese Ausstellung nicht unrichtig und die Aufmerksamkeit der Zuckerfabrikanten auf Java darauf gerichtet ist, darf der Wert davon nicht überschätzt werden. Britisch-Indien nimmt fortwährend mehr Java Zucker und es wurden von dort keine Klagen vernommen.

Die Ausfuhr von Java nach allen Häfen für den Zeitraum von 1. Mai bis 31. December betrug:

in 1905.	in 1906.	in 1907.
814,224 Tonnen.	719,727 Tonnen.	**928,081** Tonnen.

wovon nach:

	1905.	1906.	**1907.**
Niederlande	142	4,477	**17,248**
Gross-Britannien	9,230	4,123	**6,211**
Skandinavien	—	21	—
Port-Saïd	367,962	33,861	**157,452**
Suez	20,000	—	**8,000**
Delaware	29,558	130,997	**185,125**
Amerika	5,677	—	**9,000**
Vancouver	—	17,143	**12,089**
San Francisco	—	27,320	—
Antwerpen	—	600	**952**
St. Helena	7,001	9,129	**7,874**
Australien	16,959	39,495	**5,500**
Japan	106,205	160,709	**162,801**
China	1,083	15,383	**11,227**
Hongkong	129,491	112,112	**98,648**
Britisch-Indien	83,228	111,527	**276,905**
Penang	100	596	**544**
Singapore	37,588	51,346	**21,485**
Belle Isle	—	783	—
Colombo	—	105	**8,025**
Total	814,224	719,727	**928,081**

Niederland:

Einfuhr zum Verbrauch von ausländischem Rohzucker in 1907:

Rübenzucker.			Rohrzucker.		
Aus Belgien	66,994	Tonnen.	Aus Belgien	262	Tonnen
„ Hamburg	—	„	„ Frankreich	56	„
„ Preussen	9,407	„	„ Gross-Britannien	1,606	„
„ Frankreich	275	„	„ Niederl.-Indien	145	„
„ Divers	7	„	„ Suriname	115	„
	76,683	Tonnen.	„ anderen Ländern	480	„
				2,664	Tonnen.

Ausfuhr von Rohzucker:

	1906.	**1907.**	
Nach England	37,134	**21,898**	Tonnen.
Anderen Ländern	777	**271**	„
Total	37,911	**21,669**	Tonnen.

Ausfuhr von Raffiniert:

	1906.	1907.	
Nach England	122,026	**109,336**	Tonnen.
„ Belgien	813	**635**	„
„ anderen Ländern . . .	2,571	**4,534**	„
Total. .	125,410	**114,505**	Tonnen.

Tabak.

Auch das abgelaufene Jahr ist, wie sein Vorgänger, wieder ein sehr wichtiges und denkwürdiges Jahr für den Artikel Tabak gewesen. Wurde im vorigen Jahr die höchste Umsatzziffer früherer Jahre erreicht, so wurde auch in diesem Jahr ein neuer Rekord gemacht.

Von den Hauptsorten — Sumatra-, Java- und Borneotabak — wurde im abgelaufenen Jahr zu einem Totalbetrag von **91½** Million Gulden von den Importeuren in Niederland verkauft, gegen 79½ Million Gulden in 1906.

Die etwa 10 pCt. grössere Sumatra-Ernte brachte noch 4 cts. per ½ K.G. mehr auf, als ihre Vorgängerin.

Die total in Niederland verkauften 246,830 Pakken von diesem Gewächs, dessen Blattverhältnis indessen günstiger war, als in den beiden vorigen Ernten, erreichten, bei einer Durchschnittsziffer von 159 cents per ½ K.G., einen Wertbetrag von 61 Million Gulden.

Von Java kam das ungekannt hohe Quantum von 515,986 Pakken zum Verkauf. Wiewohl der Durchschnittsertrag (29½ C.) nur einen Cent höher ist, als in 1906, so fällt bei der Scheidung der Ernte in Blatt- und Scrubstabak deutlich ins Auge, dass das Gewächs in seinen einzelnen Teilen teilweise ansehnlich höher bezahlt wurde. Das grössere Quantum wurde vollständig durch die Scrubsernte verursacht, die etwa 100,000 Pakken mehr lieferte, die etwas kleinere Blatternte erzielte einen etwa 20 pCt. höheren Durchschnittspreis.

Der Borneotabak lieferte bei einem etwas kleineren Quantum (**16,212** P. gegen 17,062 P. in 1906) und einem 3½ Cent höheren Durchschnittspreis (**100** C. gegen 69½ C. in 1906) einen ungefähr gleichen Betrag. Wie der Sumatra-

tabak zeichnete sich diese Ernte durch Reife und helle Sorte aus. Wenn man berücksichtigt, dass das Blattverhältnis viel ungünstiger und das Stückblatt im Allgemeinen besonders arm an Blatt war, kann man das erzielte Resultat nicht anders als ausserordentlich günstig und ermutigend für die Kultur nennen.

Es besteht also für die, welche bei der Tabakskultur auf Sumatra, Java und Borneo interessiert sind, alle Ursache, um mit dem abgelaufenen Jahr zufrieden zu sein, einem Jahr, welches so vielen anderen Kreisen Enttäuschungen gebracht hat. Es kann dabei aber nicht behauptet werden, dass diese glänzenden Resultate im Allgemeinen auch den Händlern zu gut gekommen sind.

Die Preise für den Sumatra waren zum Teil unmotiviert hoch getrieben worden und es zeigte sich im Laufe des Jahrs, dass sich der Markt für den besseren Teil der Ernte nicht auf dem anfangs eingenommenen Niveau halten konnte.

Es liegt auf der Hand, dass dies auf den Wiederverkauf störend wirkte und so zeigt das Jahr 1907, so lohnend es auch für die bei der Kultur Interessierten gewesen sein mag, dass ess für die Händler im Allgemeinen keineswegs zu den vorteilhaften Jahren gerechnet werden kann. Auf Java und Borneo Tabak findet dies aber glücklicherweise keine Anwendung.

Die Java Ernte fand fortdauernd grosse Beachtung zu Preisen, die am Schluss zum mindesten ebensosehr eine gute Stimmung verrieten, wie im Anfang. Dieses Gewächs stand hinsichtlich der Reife höher, als das vorige und ausserdem blieb während des ganzen Jahrs, infolge verhältnismässiger Knappheit in anderen Sorten, die Nachfrage nach diesem Artikel sehr gross, so dass über seinen Absatz auch wenig zu klagen war. Dem Javablatt-tabak kamen überdies die hohen Sumatrapreise ganz erheblich zu gut, da mancher Fabrikant sich entschloss, mehr als bisher den zum Deckblatt geschickten Teil der Javaernte zu verwenden.

Das verhältnismässig kleine Quantum Borneo Tabak fand bis zum Ende ungefähr dieselbe Wertschätzung.

Der hohe Zinsfuss erschwerte natürlich den Gang der Geschäfte, aber die Tatsache, dass die Geldknappheit auf dem Weltmarkt bei den Einschreibungen auf den Verkauf des Tabaks keinen Einfluss hatte, beweist wieder, wie gross die Kapitalkraft der Käufer ist, welche von den Importeuren zu ihren regelmässigen Abnehmern gerechnet werden dürfen.

Was nun die Qualität der Ernte betrifft, so zeichnete sich diese durch Reife, Leichtigkeit und helle Farbe aus. Ihr fehlte aber häufig die Elastizität des Blattes, welche der vorigen Ernte einen so edlen Charakter verlieh und sie so vorteilhaft machte.

Einen etwas trockenen Charakter hatte eigentlich das ganze Gewächs und ein nicht geringer Teil davon zeigte Fermentierflecken, wodurch das Blatt weniger stark und bei der Bearbeitung unzuverlässiger war. Diese Eigenschaften wurden bei der durch verschiedene Umstände erklärlichen scharfen Konkurrenz, welche im Anfang den Markt beherrschte, nicht genug berücksichtigt. Aber als sich zeigte, dass die Quelle des hellen Tabaks stets weiter floss, konnte es schliesslich nicht ausbleiben, dass die Stimmung für manche Kategorieen bei der Einschreibung sehr abnahm.

Die Javaeinschreibungen hatten in diesem Jahr einen etwas stürmischen Verlauf. Manche Einschreibung war der Hauptsache nach bereits als abgelaufen zu betrachten, ehe das dafür angekündigte Datum erschienen war. Bei überwältigend grossen Quantitäten bot diese Methode manchmal ein willkommenes Auskunftmittel und der Andrang von Seiten der Käufer, welcher diesen beinahe täglich vorkommenden Verkäufen vorherging, zeugte von grosser Lebhaftigkeit.

Vom Sumatragewächs 1906 kamen:

104,881	pakken aus	Deli	verkauft	zu 174	cts.
66,817	„ „	Langkat	„	„ 162	„
38,349	„ „	Serdang	„	„ 134	„
9,102	„ „	Asahan	„	„ 145	„
8,935	„ „	Padang	„	„ 154	„
7,227	„ „	Bedagei	„	„ 144	„
6,944	„ „	Batoe Bahra.	„	„ 117	„
1,072	„ „	Rajah gebiet	„	„ 153	„
3,503	„ „	Diverse	„	„ 50	„
246,830	pakken, verkauft durcheinander.			zu 159	cts.

mit einem ungefähren Wertbetrag von ƒ 61,000,000.— wovon:

226,705 pakken in Amsterdam	ƒ	55,440,000.—
20,125 „ „ Rotterdam	„	5,560,000.—

Das Blattverhältnis dieses Gewächses war folgendes:

24,775 pakken	= 10	pCt.	1e Blattlänge.
89,346 „	= 36	„	2e „
61,289 „	= 25	„	3e „
13,751 „	= 5½	„	4e „
57,669 „	= 23½	„	Stückblatt, u.s.w.

Blattverhältnis der letzten 23 Sumatra Ernten:

	1e Länge. %	2e Länge. %	3e Länge. %	4e Länge. %	Stückblatt. %
Ernte 1884 — 125,447 pn.	32½	29¾	15	2½	20¼
„ 1885 — 124,718 „	30¼	27¾	11½	2	28½
„ 1886 — 138,643 „	27½	30½	14	2	26
„ 1887 — 139,582 „	18¼	32¼	20	3	26½
„ 1888 — 168,114 „	21¾	28	15	2½	32¾
„ 1889 — 161,507 „	25¾	25¾	10½	1¼	36¾
„ 1890 — 219,044 „	20	32¼	18	2¼	27½
„ 1891 — 206,257 „	27¾	30¼	10¾	¾	30½
„ 1892 — 136,381 „	21	33	16	2	28
„ 1893 — 162,972 „	22	34½	16	2½	25
„ 1894 — 190,991 „	19½	37½	17½	2½	23
„ 1895 — 200,921 „	13½	39½	22½	3	21½
„ 1896 — 189,039 „	16½	40½	19	2½	21½
„ 1897 — 200,094 „	19	42	17½	1½	20
„ 1898 — 233,409 „	13	41	21	2½	22½
„ 1899 — 259,035 „	12½	44	23½	2	18
„ 1900 — 221,416 „	15	46½	20	1	17½
„ 1901 — 224,271 „	18	45½	16	½	20
„ 1902 — 237,566 „	13	44½	21½	2½	18½
„ 1903 — 246,867 „	12	41	23	3	21
„ 1904 — 233,677 „	7½	36	27½	6	23
„ 1905 — 225,370 „	7½	34½	26½	6	25½
„ 1906 — 246,830 „	10	36	25	5½	23½

Das Java Gewächs 1906 bestand aus:

45,676	pakken	Besoeki-blatt	verkauft	zu	57	cts.
109,621	„	„ scrubs.	„	„	$28\frac{1}{4}$	„
82,507	„	De Vorstenlanden	„	„	52	„
33,993	„	Loemadjang-blatt	„	„	$35\frac{3}{4}$	„
42,287	„	„ scrubs . . .	„	„	$20\frac{1}{2}$	„
9,482	„	Kediri-blatt	„	„	$24\frac{3}{4}$	„
79,135	„	„ scrubs	„	„	$14\frac{1}{2}$	„
2,135	„	Malang-blatt	„	„	$27\frac{1}{4}$	„
42,657	„	„ scrubs	„	„	16	„
33,772	„	Rembang-scrubs	„	„	$12\frac{1}{4}$	„
21,608	„	Kedoe-scrubs	„	„	$17\frac{1}{4}$	„
1,148	„	Banjoemas-blatt	„	„	47	„
6,981	„	„ scrubs. . . .	„	„	$24\frac{1}{2}$	„
581	„	Semarang-blatt	„	„	$25\frac{1}{4}$	„
3,709	„	„ scrubs	„	„	$17\frac{1}{2}$	„
42	„	Preanger Regentsch.-blatt .	„	„	32	„
652	„	„ „ scrubs.	„	„	$16\frac{1}{4}$	„
515,986	pakken	verkauft durcheinander		zu	$28\frac{3}{4}$	cts.

mit einem ungefähren Wertbetrag von *f* 26,900,000.—.

Verkauft sind in 1907:

In Amsterdam	352,329	pakken Gewächs	1906,	Ertrag *f*	17,800,000.
„ „	99,335	„ „	1907,	„ „	3,100,000.—
Zusammen	451,664	pakken,		Ertrag *f*	20,900,000.—
In Rotterdam	99,619	pakken Gewächs	1906,	Ertrag *f*	6,625,000.—
	20,026	„ „	1907,	„ „	725,000.—
Zusammen	119,645	pakken,		Ertrag *f*	7,350,000.—
Total	**571,309**	pakken Java tabak,		Ertrag *f*	**28,250,000.**—

Das Borneo Gewächs 1906, durchaus in Amsterdam verkauft, bestand aus:

16,212 pakken Britisch Borneo verkauft zu 100 c.

mit einem ungefähren Wertbetrag von *f* 2,390,000.—

Davon war das Blattverhältnis folgendes:

1,487	pakken	= 9	pCt.	1e Blattlänge.
5,768	„	= $35\frac{1}{4}$	„	2e „
3,236	„	= 20	„	3e „
606	„	= $3\frac{1}{2}$	„	4e „
5,115	„	= 32	„	Stückblatt, u. s. w.

Verkaufsmethoden, angewendet in 1907:

	Durch Einschreibung.	Aus der Hand.	Zuerst nicht zugeschlagen.	Aus der Hand ohne öffentliche Konkurrenz.	In der Auktion beschädigt.
Sumatra.	235,965 pn.	7,764 pn.	447 pn.	2,654 pn.	
Java . .	387,350 „	62,747 „	8,445 „	102,176 „	10,591 pn.
Borneo .	15,806 „	406 „	— „	— „	— „
	639,121 pn.	70,917 pn.	8,892 pn.	104,830 pn.	10,591 pn.

Alle diese Verkäufe umfassen zusammen 834,351 pakken, welche gekauft sind von:

Amsterd. Firmen.	Rotterd. Firmen.	Andere Nied. Firmen.	Ausländ. Firmen.
112,770 pn. Sumatra.	43,272 pn. Sumatra.	19,626 pn. Sumatra.	71,162 pn. Sumatra.
8,814 „ Borneo.	738 „ Borneo.	704 „ Borneo.	5,956 „ Borneo.
264 218 „ Java.	133,547 „ Java.	19,822 „ Java.	153,722 „ Java.
385,802 pn.	177,557 pn.	40,152 pn.	230,840 pn.

Verzeichnis der Anfuhren, Verkäufe und Vorräte.

		Sumatra.	Borneo.	Java.	Manilla.	Maryland, Ohio und Sonborn.	Kentucky und Virginien.	Seedleaf.	Griechisch und Türkisch.	Venezuela.
		pn.	pn.	pn.	pn.	pn.	pn.	pn.	pn.	pn.
AMSTERDAM.	Vorrat 1 Januar 1907...	291	—	27,873	—	574	48	—	—	—
	Angeführt in 1907.........	226,761	16,212	444,936	5,383	3,046	41	360	—	553
		227,052	16,212	472,809	5,383	3,620	89	360	—	553
	Verkauft in 1907.........	226,705	16,212	451,664	5,383	3,327	89	360	—	553
	Voorrat Ende Dec. 1907..	347	—	21,145	—	293	—	—	—	—
ROTTERDAM.	Vorrat 1 Januar 1907 ...	—	—	3,877	—	164	19	—	1,722	—
	Angeführt in 1907.........	20,125	—	124,821	—	2,071	330	—	4,043	—
		20,125	—	128,698	—	2,235	349	—	5,765	—
	Verkauft in 1907..... ...	20,125	—	119,645	—	1,635	324	—	3,565	—
	Vorrat Ende Dec. 1907..	—	—	9,053	—	600	25	—	2,200	—

Tee.

Die erwartete Zunahme der Anfuhren blieb aus. Die Ausfuhr zeigt noch etwas grössere Ziffern, als die des Jahrs 1906, dagegen waren die Ablieferungen für das Inland in Vergleich mit dem vorigen Jahr sehr ungünstig.

Die hohen in den amsterdamschen Auktionen bedungenen Preise machten, dass die inländischen Käufer mehr Geneigtheit zeigten, als sonst, um ihre Aufmerksamkeit auf das, was von konkurrierenden Märkten angeboten wurde, zu richten.

Mit der Auktion von 10. Jahr eröffnete der Markt sehr willig, um eigentlich durchgehends während des ganzen Jahrs in dieser Stimmung zu bleiben. Die Preise erreichten ein seit vielen Jahren nicht gesehenes hohes Niveau.

Der Unterschied im Ertrag der ördinären und besseren Sorten war sehr klein.

An den Markt kam Tee von 71 Unternehmungen. Es wurden hier in 15 Auktionen verkauft 131,743/1, 601/2 und 1944/4 Kisten. Das total hier in Auktionen Verkaufte ist 6451 Kisten kleiner als in 1906.

Der inländische Verbrauch ging um 6105 Kisten zurück, dagegen war die Ausfuhr 526 Kisten grösser, als voriges Jahr.

Der Mittelpreis über das ganze Jahr war 8½ c. per ½ K.G. über dem des vorigen Jahrs.

Von China-tee kamen 1550/² Kisten in Auktion.

In 1908 werden 15 Auktionen gehalten werden und zwar am:

9 Januar	30 April	17 September
30 „	21 Mai	8 October
20 Februar	18 Juni	29 „
12 März	23 Juli	19 November
9 April	28 August	11 December.

Es wurden 134,288 Kn. Java-Tee angeführt gegen 139,774 Kisten in 1906.

In Konsumtion wurden gebracht:		Ausgeführt wurden:	Totale Ablief.:
1898	. . 35,642/1 Kn.	34,930/1 Kn.	70,572/1 Kn.
1899	. . 35,703/1 „	33,558/1 „	69,261/1 „
1900	. . 41,658/1 „	32,049/1 „	73,667/1 „
1901	. . 46,424/1 „	38,825/1 „	85,249/1 „
1902	. . 46,411/1 „	40,857/1 „	87,268/1 „
1903	. . 47,257/1 „	58,807/1 „	106,064/1 „
1904	. . 51,037/1 „	65,744/1 „	116,781/1 „
1905	. . 57,123/1 „	84,263/1 „	141,386/1 „
1906	. . 55,001/1 „	86,569/1 „	141,570/1 „
1907	. . **48,896/1** „	**87,095/1** „	**135,991/1** „

Zinn.

Konnte das Jahr 1906 ein Rekordjahr für Zinn genannt werden, weil der Preis ƒ 130.— erreichte, das Jahr 1907 war gewiss ein sehr bewegtes Jahr infolge der enormen Preisfluktuationen, welche in ihm stattfanden. Die finanzielle Krisis in Amerika und der grosse Preissturz des Kupfers hatten auf den Preis von Zinn einen sehr grossen Einfluss. Auch wurde der Artikel durch grosse spekulative Operationen in London und in den Straits ansehnlich beeinflusst.

Im Januar eröffnete der Markt auf ƒ 117.— mit guten Konsumtionspreisen, besonders für amerikanische Rechnung und infolge der kleinen Vorräte, die überall gehalten wurden.

Der hohe Preis veranlasste jedoch die Konsumenten, um sich nur mit dem Hochnötigsten zu versehen. Die Preise sanken deshalb allmählig bis ƒ 115½ und ƒ 114¼ im Februar, als im März, unter dem Einfluss der Panik in Wallstreet, der Preis noch mehr, bis auf ƒ 108½, zurücklief.

Eine Haussekombination in London wusste jedoch wieder ein Steigen zuwege zu bringen, wodurch die Preise im April bis zu ƒ 119.— aufgetrieben wurden. Dieser sehr hohe Preis veranlasste die Produzenten in den Straits zu grossen Verkäufen und liess mit Sicherheit erwarten, dass die Produktion ansehnlich zunehmen würde. Eine Reaktion trat ein, die den Preis medio Juni wieder auf ƒ 111.— zurückbrachte. Ende Juni fand dann der corner in London statt, verursacht durch einige Firmen, welche den ganzen Vorrat in London monopolisierten. Auch auf den Markt hier war dieser corner von Einfluss und wurde für Cash Banka ƒ 119.— bezahlt

im Juli, während August Lieferung zu *f* 113.— zu kaufen war.

Das Ende dieses corner fiel zusammen mit dem grossen Fallen des Kupferpreises und den grossen finanziellen und industriellen Schwierigkeiten in Amerika und fielen denn auch die Preise sehr rasch, im August *f* 101½, September *f* 97½, Oktober *f* 84½ mit fortwährenden Fluktuationen.

Durch ansehnliche Reduktion der amerikanischen Konsumtion, welche nach Schätzung bis auf 50 pCt. eingeschränkt wurde, sanken Preise weiter im November auf *f* 83.—, im December auf *f* 72.—. Diesem letzteren Rückgang wurde Vorschub geleistet durch Realisierungen für chinesische Rechnung in den Straits, welche die für Verschiffung bereit liegenden Vorräte zurückgehalten hatten und nach vergeblichen Versuchen, um diese durch Londoner Häuser finanzieren zu lassen, zur Realisiering gezwungen wurden.

Das Jahr schloss in etwas aufgeweckterer Stimmung auf *f* 75½.

Die Totalanfuhren betrugen in 1907:

Verschiffungen von den Straits nach Europa und Amerika	52,524	Tonn.
„ „ Australien „ „ „ „	6,413	„
Banka Auktionen	11,427	„
Billiton Einschreibungen in Batavia	2,234	„
Total	72,598	Tonn.

Dagegen betrugen die Ablieferungen:

Amerikanische Ablieferungen (Schätzung)	33,850	Tonn.
Londoner „	16,697	„
Niederländische „	13,462	„
Mittelländsche Seehäfen	9,126	„
Total	73,135	Tonn.

Banka Auktionen. Durch die Nederlandsche Handel-Maatschappij wurden folgende Auktionen gehalten:

			Durchschnittspreis. Offiziell.	Wirklich.
30 Januar	54,963	Block	*f* 112.—	*f* 111.98
27 März	53,908	„	„ 110.25	„ 110.17
29 Mai	54,995	„	„ 113.50	„ 113.50
31 Juli	54,006	„	„ 110.75	„ 110.68
26 September	54,994	„	„ 101.75	„ 101.66
28 November	53,863	„	„ 84.37	„ 84.27

Total 326,729 Block,
Durchschnittspreis (wirklich) *f* 105,37½ —.

Billiton Einschreibungen. Durch die Billiton-Maatschappij wurden in Batavia durch Einschreibung verkauft:

		Durchschnittspreis Ind. Preis per picol.	Holl. Preis p. 50 K.G.
8 Januar	5,500 Block	*f* 134.09	*f* 114.40
6 Februar	5,500 „	„ 135.54	„ 115.37
6 März	5,600 „	„ 134.54	„ 115.37
3 April	5,500 „	„ 129.69	„ 111.55
8 Mai	5,600 „	„ 132.09	„ 113.50
5 Juni	5,600 „	„ 128.48	„ 110.78
3 Juli	5,600 „	„ 129.40	„ 111.25
7 August	5,500 „	„ 124.95	„ 107.25
4 September	5,500 „	„ 117.32	„ 101.—
2 October	5,600 „	„ 111.41	„ 95.68
7 November	5,600 „	„ 99.73	„ 86.25
4 December	5,600 „	„ 93.65	„ 81.—

Total 66,700 Block,
zu Holl. Durchschnittspreis *f* 105.36.

Von diesen 66,700 Block wurden nur 13,150 Block nach Niederland angeführt.

Banka Produktion. Die Bankaproduktion **1906/07** betrug **190,134** picols gegen 145,298 picols der beiden vorigen Jahre.

Durch die Niederländische Handelmaatschappij wurde im Namen der Regierung bekannt gemacht, dass während 1908 verauktioniert werden sollen 220,000 picols, eine Zunahme von 30,000 picols.

Billiton Produktion. Die wirkliche Produktion betrug **1906/07 62,310.24** picols, gegen 67,386.38 picols im vorigen Jahr.

Die *Singkep Produktion*, welche in den Straits Settlements realisiert wird, betrug **6,714.09** picols, gegen 7,487,73 picols im vorigen Jahr. Der Durchschnittspreis des Verkaufs betrug nach dem Jahresbericht der Gesellschaft *f* 108.59 per 50 kilo.

Ablieferungen in Holland:	1907	1906	
Banka	**333,261**	274,124	Block.
Billiton	**13,100**	6,600	„
Straits	**65,310**	90,840	„
Ablieferung fremde Häfen für Niederländische Rechnung:			
Billiton	**53,000**	53,500	„
	464,671 Block	**425,064** Block.	

Vorrat in Amsterdam:	31 Dec. 1907	31 Dec. 1906
Banka	16,168 Block	22,700 Block.
Billiton	600 „	— „
Straits	5,600 „	5,460 „
	22,368 Block	28,160 Block.

Durch die amsterdamsche Liquidationskasse wurden registriert 124,600 Block Zinn. gegen 103,600 in 1906, wovon an den Handel abgeliefert wurden 16,500 Block, gegen 18,300 in 1906.

Faserstoffe.

Java Hanf. Während der ersten Monate war der Handel sehr befriedigend und konnten zu den Oeffnungspreisen ansehnliche Partieen verkauft werden. Gegen den Sommer nahm die Nachfrage ab und der Schluss ist flau mit wenig Nachfrage.

Angeführt wurden etwa 148 Tonnen.

Die Preise sanken etwa 15 pCt.

Getrocknete Früchte.

Der Handel in diesen Artikeln war nicht günstig.

Als eine vermeldenswerte Tatsache ist die Errichtung einer niederländischen Vereinigung für den Handel in getrockneten Südfruchten und verwandten Artikeln in Amsterdam mit einer Abteilung in Rotterdam zu nennen. Hauptzweck der Vereinigung ist das Verhindern von Misbräuchen und die Entscheidung von Streitigkeiten durch Arbitrage.

Aepfel. Evaporated sanken im Lauf des Frühjahrs *ƒ* 3.— à *ƒ* 4.— per 50 K.g., um in Juni, als schlechte Ernteberichte kamen, wieder um einige Gulden zu steigen. In den letzten Wochen ist der Markt wieder gefallen. Die Anfuhren werden vermutlich klein bleiben. In den westlichen Staaten von Amerika ist die Ernte so gut als misraten, nur in einzelnen Teilen von Canada ist der Ernteertrag befriedigend.

Pflaumen. Der Verbrauch liess in Frühjahr zu wünschen und die Preise fielen. Auf schlechte Ernteberichte im Sommer folgte ausländische Nachfrage. Später fiel der Markt wieder und blieb flau.

ROSINEN. Für *Sultana* herrschte während des Frühjahrs zu steigenden Preisen Nachfrage. Da die Vorräte sehr klein waren, sah man der neuen Ernte verlangend entgegen. Durch mangelhafte Qualität und Quantität der Ernte stiegen die Preise ansehnlich. *Elemé*, wovon die Ernte reichlich und die Qualität gut war, war niedrig zu kaufen. *Malaga* und *Valencia* blieben dagegen hoch im Preis.

MANDELN. Während der ersten Monate änderte sich der Preis nicht viel. Stürme in Italien waren Ursache kleineren Angebots und in die Höhe gehender Preise. Durch grosses Angebot aus Portugal wurde die Stimmung eine Zeitlang matt. Das Jahr schliesst ziemlich fest, aber still.

KORINTHEN. In den ersten sechs Monaten blieb der Markt, unterstützt durch kleine Vorräte und hohe Preise von *Sultana* Rosinen, fest gestimmt. Der Ernteertrag war etwas über dem Durchschnitt, aber die Qualität litt durch Regen während des Trocknungsprozesses. Die Preise fluktuierten in den letzten Monaten einige shillings. Der Markt schliesst in fester Stimmung.

SUCCADE. Die Preise fielen in den ersten Monaten, aber als im Beginn des Sommers die Anfuhren aufhörten und die Fabrikanten von Livorno, gestützt durch Ordres aus Amerika, ihre Preise erhöhten, wurde die Stimmung besser. Für unsern Markt hat dieser Artikel sehr an Bedeutung verloren, denn durch die ansehnlichen Zollerhöhungen im Jahr 1906 von *ƒ* 3.— auf *ƒ* 18.— per 100 K.G. hat der Verbrauch sehr stark abgenommen.

Südfrüchte.

Der Handel in Südfrüchten, besonders in den von Spanien hier angeführten, nimmt jedes Jahr an Umfang zu; dank der regelmässigen Verbindung durch die Boote der Kon. Ned. Stoomboot-Mij. ist Amsterdam dadurch ein Stapelplatz dieser Artikel, hauptsächlich von Apfelsinen und Zitronen, geworden.

Durch die grosse Ausfuhr nach Deutschland, hauptsächlich von Apfelsinen, teilweise auch von Zitronen, ist auf fortwährende Zunahme der Einfuhr zu rechnen.

PRODUKTE in 1907 in den Niederlanden angeführt für Rechnung oder in Konsignation der Niederländischen Handel-Maatschappij.

ARTIKEL	Amsterdam	Rotterdam	Dordrecht Middelburg Schiedam	TOTAL
Kaffee ....Ballen	59,535	55,666	—	115,201
„ ....Kisten	316	—	—	316
Zinn...........Blöcke	166,010	145,767	17,000	328,777
Tabak ....Pakken	49,107	7,276	—	56,383
Muskatnuss.....Kisten	177	—	—	177
Muskatblüte .... „	60	—	—	60
Chinarinde ....Colli	4,473	—	—	4,473
Schwarz. Pfeffer Ballen	932	—	—	932
Weisser Pfeffer „	58	—	—	58
Cacao .... „	221	—	—	221
Gummi elastic..Kisten	1	—	—	1
Hanffasern....Ballen	254	—	—	254
Tee...........Kisten	20,464	—	—	20,464
Gummi Damar. „	193	—	—	193
Häute und Felle..Stück	5,058	—	Marseille	5,058
Copra.........Ballen	975	885	13,427	15,287

KAFFEE in 1907 in Auktionen von der Niederl. Handel-Maatschappij verkauft mit Angabe der Mittelpreise.

ARTIKEL	Amsterdam	Rotterdam	MITTELPREISE DER AUKTIONEN.
			Per ½ Kilo.
Kaffee ....Ballen	66,061	32,639	Januar...... f 0.31[38]
Kisten	112	179	April .... „ 0.33[09]
			Juni........ „ 0.34[49]
			September.. „ 0.36[42]
			November .. „ 0.38[55]

BRUTTO-ERTRAG der in 1907 von der Niederl. Handel-Maatschappij verkauften Produkte.

ARTIKEL	Amsterdam	Rotterdam	TOTAL
Kaffee.............	f 2,721,047.45	f 1,380,822.45½	f 4,101,869.90½
Zinn...............	„ 11,745,124.37	„ 12,843,622.86	„ 24,588,747.23
Chinarinde.........	„ 347,612.06	—	„ 347,612.06
Sumatra Tabak.....	„ 10,292,562.33	„ 1,875,466.06	„ 12,168,028.39
Java Tabak........	„ 259,699.51	—	„ 259,699.51
Tee	„ 677,654.98	—	„ 677,654.98
Diverse Artikel....	„ 457,580.17	—	„ 457,580.17
Total......	f 26,501,280.87	f 16,099,911.37½	f 42,601,192.24½

Bezahlte Fracht von Java . . . . f 456,563.28
„ „ *nicht* „ „ . . . . „ 325,757.60

HERKUNFT von Getreide und MEHL, in Amsterdam eingeführt und daselbst angegeben in K.G.

Getreide.

	1905.	1906.	1907.
Russland (Schwarzes Meer)	2,300,000	1,629,858	2,282,000
Russland (Ostsee und weisses Meer)	—	—	—
Eng. Indien	8,170,080	—	—
Donau Fürstentümer	—	—	—
Australien	—	—	—
Gross-Britannien	183,563	166.175	99,645
Hamburg	30,370	10,000	5,000
Belgien	289,075	194,204	151,726
Preussen	1,234,784	1,267,647	279,893
Rio de la Plata	5,924,991	8,017,311	11.515,869
Frankreich	—	—	128,900
Belgien	—	—	150

Roggen.

	1905.	1906.	1907.
Russland (Schwarzes Meer)	2,695,578	1,680,068	256,000
Russland (Ostsee und weisses Meer)	7,112,959	1,133,000	6,028,256
Donau Fürstentümer	—	77,000	—
Schweden	-	—	101
Gross.-Britannien	—	—	327,984
Italien	—	135,000	—
Preussen	5,251,827	1,815,396	270,125
Hamburg	—	4[illegible]3,000	—
Eng. Indien	300,000	—	—

Gerste.

	1905.	1906.	1907.
Russland (Schwarzes Meer)	12,272,226	6,985,785	1,856,520
Dänemark	301,900	500	452,700
Hamburg	3,169,744	2,858,227	2,830,302
Preussen	1,596,067	401,738	1,666,212
Gross-Britannien	—	67,050	509,475
Rio de la Plata	—	22,330	—
Türkei	—	580	300,000
Vereinigte Staaten	—	860,000	—
Belgien	—	—	112,100
Eng. Indien	—	—	1,836,135

Mais.

	1905.	1906.	1907.
Donau Fürstentümer	—	335,000	—
Vereinigte Staaten	10,797,254	52,848,595	32,699,576
Russland (Schwarzes Meer)	—	—	8,090,950
Gross-Britannien	—	53	5,545
Niederl. Indien	14,753,506	8,442,941	18,068,126
Hamburg	44,024	1,235	—
Rio de la Plata	39,579,564	57,579,485	10,204,758
Frankreich	100,000	—	20,000
Türkei	25,000	—	282,000
Curaçao	—	—	50

Hafer.

	1905.	1906.	1907.
Russland (Ostsee und weisses Meer)	1,809,554	50,000	629,490
Russland (Schwarzes Meer)	2,750,000	—	—
Schweden	—	—	1.110
Preussen	3,168,155	3,109,531	1.611.838
Belgien	240,000	222,600	191,654
Gross-Britannien	—	16,878	—
Bremen	—	—	12,500
Vereinigte Staaten	290,000	1,735,000	—

	1905	1906	1907
Dänemark	1,200	10.900	825
Donau Fürstentümer	—	108.000	—
Mecklenburg	—	—	—
Hamburg	5,001	20,355	12,500
Norwegen	177,525	364,416	—

Buchweizen und Gries.

	1905	1906	1907
Hamburg	—	13,728	—
Russland (Ostsee und weisses Meer)	6,382,523	73,125	2,618,672
Vereinigte Staaten	—	50	—
Preussen	576,910	534,880	925,180

Waizenmehl.

	1905	1906	1907
China	—	9,099	—
Vereinigte Staaten	5,866,275	17,205,630	6,288,455
Gross-Britannien	25,245	53,176	561,252
Eng. Indien	—	—	—
Italien	62,500	15,800	100,725
Preussen	4,472,487	5,447,480	5,512,389
Hamburg	397.531	588,750	606,247
Bremen	50,282	240,500	50,500
Frankreich	4,000	—	490,350
Oesterreich	—	114,800	224,000
Belgien	3,506,386	—	2,458,041
Dänemark	200	2,426,682	—
Türkei	—	—	—
Rio de la Plata	4,109,790	1,781,551	349,700
Australien	175	—	910
Norwegen	2,970	—	—

Roggenmehl.

	1905	1906	1907
Hamburg	1.902,806	2,318,250	2,193,800
Bremen	234,000	432,000	208,250
Preussen	12.065,990	15,845,594	16,061,625
Norwegen	25,000	37,500	—
Vereinigte Staaten	—	—	51,000
Gross-Britannien	—	—	72,412

Maismehl und anderes Mehl.

	1905	1906	1907
Schweden	—	—	—
Preussen	497,018	69,665	255,366
Frankreich	978,339	427,516	744,297
Gross-Britannien	478,456	57,469	142,898
Hamburg	883,790	1,075,250	468.541
Italien	357,386	21,200	1,294,833
Curaçao	—	—	47
Vereinigte Staaten	609,647	1,025	—
Belgien	534,883	256,951	983,665
Dänemark	—	—	—
Java	42	—	67,590
Bremen	5,000	1,000	—
Turkei	10,984	—	44,200
Portugal	—	—	—
Rio de la Plata	—	145,380	—
Eng. Indien	6,200	—	—

HERKUNFT ölhaltender SAATEN, in Amsterdam eingeführt und daselbst angegeben in H.L. über die Jahre 1905 und 1906 und in K.G. über das Jahr 1907 *).

Leinsaat.

	1905 H.L.	1906 H.L.	1907 K.G.
Belgien	6,842	—	50
Eng. Amerika	—	25,044	—
Eng. Indien	756,328	109,243	7,189,867
Frankreich	—	—	—
Gross-Britannien	4,326	1,202	20,938
Hamburg	—	33	202
Italien	28	271	1,000
China	—	2,857	—
Preussen	12,048	15,143	788,000
Rio de la Plata	817,617	938,238	63,478,927
Russland (Ostsee und weisses Meer)	750	76,267	309,876
Türkei	—	200,634	10,656
Antillen	—	720	—

Andere ölhaltende Saaten.

	1905 H.L.	1906 H.L.	1907 K.G.
Belgien	79	—	158,021
Gross Britannien	40	15	348,835
Columbia u. s. w	—	188	74,942
Eng. Indien	9,579	26,185	4,113,172
Eng. Bes. Strasse v. Malakka	10,088	2,886	1,967,918
Frankreich	15	16	430,314
Haiti	101	786	—
Hamburg	—	20,450	299,041
Java	16,864	253,890	48 026,888
China	13,139	118,351	472
Preussen	3,162	113,431	1,763,241
Türkei	2,248	6,550	244,815
Italien	—	2,472	5,560
Japan	—	3,141	79
Rio de la Plata	—	2,636	3,860
Bremen	—	—	6,060
Curaçao	—	—	20,000
Egypten	—	—	277,310

*) Durch ministeriellen Beschluss von 29. December 1906 wurde vorgeschrieben, dass diese Statistik in K.G. gehalten werden müsse.

Lauf der Preise einiger hauptsächlicher Handelsartikel in Amsterdam in den verschiedenen Monaten von 1907. *

NAME UND SORTE.	Java Kaffee	Rübenzucker	Spiritus	Baumwolle (loco)		
MARKE UND QUALITÄT.	Loco gut ord. cts. p. ½ K.G.	Aufbasis 88° contract 1 Sept. 1884 *f* p. 100 KG.	(Sofort) 92° gldn. p. H.L.	Amerik. Middl. cts. p. ½ K.G.	Gut Dhollerah cts. p. ½ K.G.	Gut Bengal cts. p. ½ K.G.
Monate.						
Januar	32.80	10.73^{75}	16.70	34.22½	26.67½	21.92½
Februar	31.50	10.87½	16.56^{25}	35.31^{25}	26.93^{75}	22.18^{75}
März	32.87½	11.29^{75}	16.37½	35.04^{25}	25.54^{25}	20.79^{25}
April	33.30	11.49½	16.67½	35.22½	25.47½	20.72½
Mai	33.50	12.15½	17.25	39.12½	27.06^{25}	21.81½
Juni	33.75	11.78^{25}	17.62½	40.31^{25}	26.68^{75}	21.18^{75}
Juli	34.10	11.65	17.25	40.62½	26.27½	20.57½
August	34.75	12.18^{75}	17.12½	41.18^{75}	25.62½	19.81^{25}
September	35.50	12.—	17.75	38.56^{25}	24.50	18.75
October	35.70	11.15	18.62½	35.12½	24.57½	18.82½
November	36.50	11.07^{75}	18.62½	34.25	25.50	19.75
December	36.50	11.77½	20.45	35.42½	25.32½	20.12½
Durchschn. 1907	34.23	11.51½	17.58½	37.03½	25.85	20.54

NAME UND SORTE.	Petroleum.	Kohlsaat.	Repsöl.	Leinsaat.	Leinöl.	Zinn (loco)	
						Banka	Billiton
MARKE UND QUALITÄT.	Dir. liefer. 70° Abel Test. gldn. p. 100 K.G.	Sofort gldn. p. 2000 K.G.	Sofort Europ. gldn. p. 100 K.G.	1st Qual. sofort gldn. p. 1960 K.G.	Sofort gldn. p. 100 K.G.	gldn. p. 50 K.G.	gldn. p. 50 K.G.
Monate.							
Januar	11.60	—	37.77½	248.80	22.65	114.65	114.40
Februar	11.60	296.50	38.40^{75}	254.25	23.31^{25}	114.75	114.50
März	11.60	279.33	39.—	248.87½	24.04^{25}	113.83	113.62½
April	11.60	283.20	38.68^{75}	245.60	24.34½	112.27½	112.05
Mai	11.60	312.66½	40.—	263.—	27.78^{125}	114.75	114.50
Juni	11.90	—	41.—	267.16½	29.25	109.87½	109.62½
Juli	12.20	390.33½	40.02½	253.—	26.37½	109.55	109.30
August	12.20	—	40.47	249.16½	26.28^{125}	102.47	102.25
September	12.20	—	42.37½	263.87½	26.75	99.68^{75}	99.25
October	12.20	349.66½	43.25	268.80	26.62½	88.22½	88.—
November	12.20	—	44.06^{25}	261.—	24.81^{25}	83.81^{25}	83.56^{25}
December	12.20	321.50	43.22½	240.80	23.37½	76.15	75.90
Durchschn. 1907	11.92½	319.02^{75}	40.69	255.36^{125}	25.46½	103.33½	103.08

* Angabe des Centralbureaus für die Statistik.

Schiffsbau und Zimmerholz. *

A. ALLGEMEINE EINFUHR IN TONNEN IN DIE NIEDERLANDE.

Jahr	Schweden.	Russland	Preussen	Norwegen.	Ver. Staaten.	Belgien
1888	248,983	251,750	145,045	65,349	50,374	36,856
1890	244,364	242,990	141,640	82,372	73,420	41,930
1892	309,589	375,876	179,321	78,921	110,283	42,181
1893	248,125	335,040	163,418	58,515	86,472	45,884
1894	253,263	443,018	171,467	66,689	115,077	49,293
1895	287,636	399,854	174,592	62,767	116,503	53,366
1896	265,472	454,957	219,327	71,166	136,935	53,452
1897	288,104	594,709	250,229	92,701	226,371	59,838
1898	274,157	574,651	243,786	100,148	231,989	63,401
1899	270,095	617,929	215,025	96,050	263,273	71,488
1900	281,632	665,959	200,581	75,786	280,327	79,620
1901	203,417	683,759	230,476	59,449	228,892	60,286
1902	256,467	717,772	207,105	72,694	243,083	69,855
1903	265,629	849,917	186,178	60,665	306,226	71,826

Länder der Herkunft	1904 †	1905 †	1906 †	**1907 †**
Schweden	258,289	300,304	302,785	**171,272**
Russland	987,197	1,053,422	1,218,301	**1,280,122**
Preussen	176,722	183,654	200,722	**351,727**
Norwegen	65,466	69,409	79,584	**52,304**
Vereinigte Staaten . .	357,692	313,456	350,242	**§**
Belgien	85,832	74,054	64,709	**76,401**
Alle andere	539,401	504,866	529,283	**528,543**
Total . .	2,470,599	2,499,165	2,745,626	**2,460,369**
wovon				
in Amsterdam . . .	303,629	302,084	275,679	**225,707**
„ Dordrecht . . .	119,193	134,696	147,113	**134,343**
„ Rotterdam . . .	1,028,006	1,042,318	1,159,791	**1,365,220**
„ Zaandam	210,953	314,944	356,660	**259,414**

B. ALLGEMEINE AUSFUHR IN TONNEN AUS DEN NIEDERLANDEN.

Nach	1904 †	1905 †	1906 †	**1907 †**
Belgien	259,166	200,734	244,874	**232,101**
Preussen	902,495	955,362	1,047,712	**1,219,565**
Alle andere	56,994	55,234	78,338	**63,636**
Total . .	1,218,655	1,211,330	1,370,924	**1,515,302**
wovon				
via Lobith	95,501	102,650	88,299	**73,902**
„ Rotterdam . . .	748,589	766,788	878,014	**1064,931**

* Diese Angaben sind der Regierungsstatistik entnommen.

† **Die Ziffern sind der Monatsstatistik December 1907 entlehnt.**

§ Diese Ziffer wurde in der Monatsstatistik December 1907 nicht besonders genannt.

Engroshandel und Ladengeschäft.

Allgemeine Uebersicht.

Nur selten hat man bei der Zusammenstellung einer Jahresübersicht über die ökonomische Lage des „Grosshandels" und des Ladengeschäfts vor grösseren Schwierigkeiten gestanden, als dieses Mal der Fall gewesen ist.

Der Lauf der Ereignisse auf diesem Gebiet gab diesem Zustand einen so unfesten Charakter, dass der methodische Weg, auf welchem eine möglichst richtige Uebersicht gegeben werden konnte, nur schwer zu finden war.

Die günstigen Erwartungen, welche man 1906 hinsichtlich dieses Berichtsjahres gehegt hatte, sind nur teilweise in Erfüllung gegangen.

In der ersten Hälfte von 1907 dauerte die Blüte, welche in allen Geschäftszweigen wahrgenommen wurde, fort; im zweiten Teil des Jahrs empfand man den Einfluss der Geldkrise.

Allgemein wurde die Erhöhung des Lebensstandards als Folge der zunehmenden Wohlfahrt konstatiert.

Selten hat der Konsument die Vorteile der von Niederland befolgten Handelspolitik in höherem Grade empfunden, als in diesem Jahr. Während man in den Ländern, wo man die Industrie durch Schutzzölle zu fördern sucht und zugleich die Einfuhr der ersten Lebensbedürfnisse durch hohe Einfuhrzölle erschwert, diese Lebensbedürfnisse folgerichtig teurer macht, stiegen hierzulande verschiedene Verbrauchsartikel nur mässig im Preis, was einem grossen Teil der Bevölkerung, besonders den Arbeitern und den Beamten, zu gut kam.

Waren die Resultate, wie eben bemerkt, während des

ganzen Jahrs nicht gleich günstig, so vermelden wir doch mit Genugtuung, dass sowohl seitens des Engroshandels wie des Ladengeschäftes, soweit ihr Betrieb in den Gegenden unseres Landes, wo Landbau und Viehzucht die Hauptquellen der Existenz bilden, ausgeübt wird, das Urteil sehr günstig lautet.

Von nicht geringem Einfluss auf die befriedigenden Resultate in verschiedenen Betrieben war der Umstand, dass, als der günstige Verlauf der Geschäfte sich ändern zu wollen schien, von einem Rückgang der Preise für Ganz-oder Halbfabrikate keine oder wenigstens nur in geringem Grade die Rede war.

Wir können ausserdem noch mitteilen, dass, während die ungünstige Witterung während eines grossen Teils des Jahrs für manchen Betrieb grosse Enttäuschung verursacht hat, diese durch Zunahme des Fremdenverkehrs teilweise gemildert wurde. Der Besuch von Fremden war vermutlich dessbalb um so viel grösser, als anderswo, weil grosse Städte wie Amsterdam anziehender sind, als Plätze, denen man nur bei gutem Wetter den Vorzug gibt.

Nicht ohne Interesse sind die Versuche, welche gemacht werden, um die zu *einem* Fach gehörenden Ladenbesitzer zu vereinigen. Bestanden in den Geschäften für Nahrungs- und Genussmittel bereits einzelne dieser Fachgruppen, so wurden während des abgelaufenen Jahrs auch aus dem Textilhandel solche Gruppen gebildet, einesteils zum Zweck, um ihre Interessen dem Publikum gegenüber zu fördern, anderenteils, um diese Interessen beim Einkauf geltend zu machen. Es sind uns Berichte zu Ohren gekommen, dass man auch für das Engrosgeschäft ähnliche Massregeln befürwortet.

Ehe wir zur Mitteilung der bei uns eingelaufenen Berichte über 1907 übergehen, wollen wir denjenigen, welche uns dazu in den Stand gesetzt haben, unsern Dank nicht vorenthalten.

A. Nahrungs- und Genussmittel.

Kartoffel. Der Anfang von 1907 kennzeichnete sich durch feste Preise. Belgien, wo die Ernte in 1906 teilweise mislungen war, sah sich gezwungen, viele holländische Kartoffeln zu beziehen. Durch diese grosse Nachfrage waren die Preise hoch, was den Landbauern zu gut kam. Im Monat April aber verringerte sich die Ausfuhr nach Belgien und es wurden sogar von dort aus mehrere Ladungen nach unserem Lande verschickt. Der Engroshandel erlitt durch das hiedurch entstehende Fallen der Preise schwere Verluste, ebenso wie die Kaufleute und Spekulanten.

Für das neue Gewächs, welches eine sehr reiche Ernte versprach, wurden anfänglich ausserordentlich hohe Preise gemacht, sogar *f* 10.— bis *f* 12.— per H.L. Zwar gingen die Preise später zurück bis durchschnittlich *f* 5.— per H.L., aber durch die grosse Nachfrage von Deutschland, wo die Ernte sehr hinter den Erwartungen zurückblieb, blieben sie auf dieser Höhe stehen.

Der sehr lebhafte Handel war ausserordentlich vorteilhaft für die Bauern. Man teilt uns mit, dass in einem der Dörfer Nord-Hollands an manchen Tagen 10.000 H.L. Kartoffeln zu *f* 6.— bis *f* 7.— per H.L. verkauft wurden. Für die Grossisten war der Handel aber nicht so vorteilhaft, weil die Kleinhändler keine hohen Preise anlegen konnten.

In der zweiten Hälfte des Jahres wurde die Anfuhr von inländischen Sorten grösser und fielen die Preise bis zum normalen Niveau.

Gemüse. Die jungen Gewächshausgemüse wurden zum grössten Teil auf den deutschen Märkten untergebracht.

Infolge des feuchten Sommers gab es eine sehr reiche Ernte von Kohlsorten und von Zwiebeln; aber weil auch im Auslande die Ernte sehr gross war, kam von dort wenig Nachfrage, sodass die Preise im allgemeinen ausserordentlich niedrig waren. Nur im Monat December, als der Forst eintrat, kam einige Nachfrage für England und Deutschland.

Butter. Naturbutter. Die Butterpreise waren in der ersten Hälfte des Jahres ziemlich niedrig, sodass im Juni und Juli grosse Vorräte im Kühlhause aufgespeichert werden mussten, welche im Herbst mit gutem Nutzen verkauft werden konnten, weil die Preise da höher wurden.

Diese Preiserhöhung wurde dadurch verursacht, dass auf dem englischen Markte die Anfuhr von australischer Butter bedeutend geringer war und auch durch das Ausbleiben der Konkurrenz der russischen und sibirischen Butter, wovon grosse Sendungen nach Amerika und Südafrika gingen. Man teilt uns mit, dass die Erfolge im grossen Ganzen sehr befriedigend zu nennen seien.

Margarinebutter. Der Umsatz in Margarinebutter ist, wie uns mitgeteilt wird, im vergangenen Jahre einigermassen zurückgegangen, teilweise zufolge der hohen Preise der Rohstoffe, wodurch der Preis der Margarinebutter etwas stieg. Es blieb aber ein gewisses Missverhältnis bestehen zwischen den hohen Preisen der Rohstoffe und denen des Fabrikats.

Die sehr niedrigen Preise der Naturbutter während der ersten Hälfte des Jahres blieben gleichfalls nicht ohne Einfluss auf den Verkauf von Margarinebutter.

Delikatessen. Für den Engroshandel war das vergangene Jahr, laut den uns gemachten Mitteilungen, nicht ungünstig zu nennen.

Das Ladengewerbe scheint aber nicht solche guten Erfolge aufweisen zu können. Der Umstand, dass viele begüterte Familien die Stadt verliessen, entweder zeitweise oder um sich anderswo niederzulassen, steht jedenfalls damit im Zusammenhang.

Fleischwaren amerikanischer Herkunft in Blechverpackung wurden noch immer wenig gefragt, infolge der Abneigung des Publikums gegen diese Artikel.

Glasverpackung wurde im allgemeinen mehr verlangt als Blechverpackung.

Gerade wie in 1906 sind die Preise von fast allen Kon-

serven im vergangenen Jahre gestiegen. Die Ursachen dafür konnten uns aber nicht nachgewiesen werden.

Eier. Was den Eierhandel betrifft, ist zu melden, dass dieser im allgemeinen im vergangenen Jahre sehr lebhaft war, sowohl für inländische Eier als für die von ausländischer Herkunft. Die Preise, welche Anfang des Jahres gewissermassen gedrückt zu werden drohten durch den grossen Vorrat in Kalkwasser conservierter Eier, erholten sich bald durch ansehnliche Ausfuhr nach England.

Im Spätsommer und während des Herbstes wurden die Einkaufspreise aber ziemlich hoch, sodass der Gewinn damit keinen gleichen Schritt halten konnte, eine Folge der scharfen Konkurrenz.

Die Ladeninhaber haben, wie man uns mitteilte, viel Schaden durch die Konkurrenz der fliegenden Händler aus der Umgebung der Stadt.

Käse. Zu Anfang des Jahrs waren die Preise dieses Artikels ungemein hoch, weil die Vorräte beinahe gänzlich geräumt waren. Diese hohen Preise hielten sich bis August, auch zufolge des Ausbrechens der Zungenblattern, wodurch der Ertrag der Milch und ihrer Produkte stark zurückging. Im September fingen die Preise an, herunter zu gehen und entstand demzufolge eine lebhafte Nachfrage für das Ausland.

Der Engroshandel in Käse hat im vergangenen Jahre keine Ursache zum Klagen.

Auch der Exporthandel war sehr befriedigend; die Ziffern der Ausfuhr zeigen nach unseren Berichterstattern einen erheblichen Fortschritt.

Obst. Der Handel in Südfrüchten, namentlich in spanischem Obst, nimmt alljährlich an Umfang zu, dank der regelmässigen Verbindung mit Spanien vermittelst der Boote der „Königlich Niederländischen Dampfschifffarhtsgesellschaft" wodurch Amsterdam zugleich ein Stapelplatz für Apfelsinen und Zitronen geworden ist.

Grosse Sendungen Apfelsinen wurden regelmässig nach Deutschland ausgeführt. Der Handel in inländischem Obst kann nicht unbefriedigend genannt werden; die Ernten waren im Allgemeinen gut und ergiebig.

Die Händler mit Aepfeln aber, welche darauf gerechnet hatten, grosse Aufträge aus dem Auslande zu bekommen und desshalb bei den Gärtnern ziemlich hohe Preise angelegt hatten, erlitten Verluste, weil ein grosser Teil der erwarteten Ordres ausblieb.

Kolonial- und Mehlwaren. Der Kleinhandel in Kolonialwaren in unserer Stadt hat im vergangenen Jahre im Allgemeinen weniger gute Erfolge aufgeweisen. Als Ursachen hiefür werden genannt: die allgemein in unserer Stadt herrschende Malaise, sowie die hohen Preise von sehr vielen Artikeln wie: Javatee, spanische und levantinische getrocknete Früchte und amerikanische Aepfel. Durch die ungemein hohen Preise und weniger gute Qualität der californischen Aprikosen ging der Konsum des letztern Artikels auf ungefähr ein Drittel des früheren zürück.

Milch. Über den Milchhandel lauten die Berichte weniger günstig, als im Jahre 1906. Der kalte Sommer von 1907 hat auf den Konsum von Milch einen nachteiligen Einfluss gehabt.

Dazu kam, dass die hohen Käsepreise die meisten Milchhändler zum Abschliessen teurer Einkaufskontrakte zwangen, während später die Verkaufspreise damit nicht in Einklang gebracht werden konnten, wodurch unzweifelhaft viel Schaden gelitten wurde.

Auch die Milchhallen, die ein kaufkräftiges Publikum bedienen, haben erfahren, dass der Konsum geringer war als in vorhergehenden Jahren.

Mineralwasser. Hauptsächlich infolge des kalten Sommers ist der Konsum von Mineralwasser im Jahre 1907 bedeutend geringer gewesen, als in vorherigen Jahren.

Unter den Betriebskosten der Händler mit Mineralwasser nehmen die Preise, welche sie für die Flaschen zahlen müssen, eine vornehme Stelle ein.

Weil nun die Glaspreise fortwährend stiegen und die Flaschen demzufolge teurer wurden, konnte es für die Mineralwasserhändler keine Ursache zur Zufriedenheit geben.

Der Konsum medicinischer Quellwasser scheint in den letzten Jahren zuzunehmen.

Noch immer wird vielfach geklagt über weniger ehrliche Manipulationen, deren sich die Aufkäufer schon gebrauchter Flaschen bedienen. Versuche, hierin eine Besserung zu schaffen, auch mit Hülfe der Regierung, blieben bis jetzt ohne Resultat..

Cigarretten. Im Cigarettengewerbe blieb der Zustand im Allgemeinen derselbe wie wärhend 1906. Der Umsatz des inländischen Fabrikats war auch im Berichtsjahr gedrückt durch die hohen Preise der Rohstoffe und der Artikel, die zur Verpaçkung von Cigarretten nötig sind.

Durch den niedrigen Eingangszoll hier zu Lande wird die Einfuhr von ausländischen Cigarretten sehr befördert und auch hiedurch hat der Umsatz des inländischen Fabrikats noch stets zu leiden.

Cigarren. Die Lage des Ladengewerbes in Cigarren liess während des Jahres 1907 sehr viel zu wünschen übrig und ist sogar ungünstig zu nennen. Durch das Steigen der Preise der importierten Cigarren, namentlich der besseren Marken und durch die nicht vermehrte Kaufkraft des rauchenden Publikums haben die Ladenbesitzer ein unvorteilhaftes Jahr hinter dem Rücken. Die herrschende Arbeitslosigkeit in diversen Gewerben ist wahrscheinlich ebenfalls Schuld daran.

Sirup. Die Berichte uber den Handel in Sirup sind fast dieselben. wie in 1906. Durch die drückenden Zölle auf Zucker wird die Einfuhr von Amerikanischem Rohrzuckersirup etwas schwieriger.

Im vergangenen Jahre machte sich eine scharfe inländische Konkurrenz im Artikel Sirup fühlbar. Dadurch blieben trotz steigender Tendenz der Rohstoffe die Verkaufspreise des Fabrikats fast unverändert.

Das ungünstige Sommerwetter hatte einen sehr grossen Einfluss auf den Absatz von Fruchtsirupen, der weit hinter dem sonstigen zurückblieb.

Fleisch. Ebenso wie in vorigen Jahren lauteten die Berichte über den allgemeinen Zustand im Fleischergewerbe nicht besonders günstig. Die hohen Viehpreise, sowohl für Kühe, Ochsen und Stiere als auch für Kälber, werden als die vornehmste Ursache davon betrachtet.

Die scharfe Konkurrenz der Fleischerläden untereinander übte trotz der grösseren Lebhaftigkeit während 1907 einen merkbaren Einfluss aus. Der zunehmende Konsum von Pferdefleisch, worauf keine 10 pCt. Steuer drückt, wie dies beim Rindfleisch der Fall ist, hatte namentlich für die kleineren Fleischergeschäfte eine Verringerung des Umsatzes in Rindfleisch zur Folge.

Auch die Schweinemetzger geben ungünstige Berichte über das vergangene Jahr. Die hohen Preise von gemästeten Schweinen, verursacht durch die grosse Ausfuhr nach Frankreich und der Schweiz, wirkten sehr drückend auf das Ladengewerbe.

Dass die Preise für lebende Schweine nicht noch höher wurden, verdankte man hauptsächlich den niedrigen Preisen der Futterprodukte, welche zum Mästen der Schweine nötig sind.

Der Artikel **Speck** empfand in geringerem Masse als im vorigen Jahre die Konkurrenz des amerikanischen Specks, sodass für inländische Waare im allgemeinen bessere Preise erzielt werden konnten.

Fisch. Das Ladengewerbe, welches sich durch die grosse Konkurrenz, welche es von den Strassenhändlen erfährt, mehr auf die besseren Qualitäten verlegt, hat mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen.

Die hohen Preise, die für prima Qualität Fisch angelegt werden mussten, hatten einen verringerten Konsum zur Folge.

Die grossen Konsumenten von Fisch, Hôtels und Restaurants, machen stets mehr Gebrauch von den oft nur scheinbar billigeren Offerten der Küstenplätze, was Seefisch betrifft, während sich eine ähnliche Erscheinung hinsichtlich der Süsswasserfische zeigt, welche direkt an grosse Konsumenten und Private zum Nachteile der Amsterdammer Ladenbesitzer verkauft werden.

Sehr oft musste wegen geringer Anfuhr aus dem Inlande von ausserhalb importiert werden, wobei allgemein konstatiert wird, dass die Qualität viel geringer ist. Beinahe das ganze Jahr waren die Preise für gute Qualitäten von allen Fischsorten sehr hoch und aus diesem und dem bereits angeführten Grunde war das vergangene Jahr nicht vorteilhaft.

Weine. Das vergangene Jahr, war nach den uns zugegangenen Mitteilungen für den Weinhandel nicht günstig.

Sehr nachteilig wirkte der noch stets fortdauernde Kampf gegen den Gebrauch alkoholischer Getränke.

Namentlich der Konsum spanischer und portugiesischer Weine verringerte sich hiedurch stark.

Nur Bordeaux Weine wurden im vergangenen Jahre mehr verlangt als früher, was nach Angabe unserer Berichterstatter auch aus den Zahlen der Statistik des Weinexports aus Frankreich hervorgeht.

Der Einfluss der finanziellen Krise auf den Weinkonsum war sehr ungünstig; die Zahlungen erfolgten langsam.

B Konfektion, Stückgüter und Modeartikel.

Rauchwaaren. Im Anfang des Jahres wurden von den Ladeninhabern befriedigende Aufträge erteilt; die erwarteten Nachordres sind aber, infolge des zu spät eingetretenen Winters, ausgeblieben. Die Monate November und December brachten plötzliche Nachfrage. Bessere Qualitäten in Pelzwaren, sowohl für Damen als Herren, werden stets mehr gewürdigt.

Einzelne Pelzarten waren nur mit grösster Mühe zu bekommen.

Nicht allgemein hegt man Vertrauen in die hohen Preise des Artikels.

Stickereien. Man berichtet uns, dass das Jahr 1907 hinsichtlich des Engroshandels wiederum eine Vergrösserung der Geschäfte aufwies. Der Verkauf von Stickereien war während des vergangenen Jahres am lebhaftesten während des Winters. Aufs neue kamen diverse Aufträge aus unseren Kolonieen, wobei sich eine Übereinstimmung des Geschmacks zwischen den überseeischen Abnehmern und den hiesigen zeigte.

In den Detailgeschäften konstatierte man zugleich eine vermehrte Nachfrage nach besseren Qualitäten.

Obwohl man anfänglich mit einigen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, um die höheren Detailpreise beim Publikum zu erzielen, hat man, wie uns von befugter Seite gemeldet wird, diese Schwierigkeit überwunden.

Corsets. Im Gegensatz zum vorigen Jahre, wo die Preise von Corsets und der dazu nötigen Fournituren mit ungefähr 10 pCt. erhöht wurden, fand in 1907 keine Erhöhung statt.

Ein Ausnahme bildete nur prima echtes Fischbein, welches stets teurer wird. Eine Preisermässigung dieses Artikels, welcher hauptsächlich durch den amerikanischen Handel beherrscht wird, ist laut Mitteilung vorläufig nicht zu erwarten.

Konfektion. Herrenkonfektion und Anfertigung von Kleidern nach Mass.

Dieses Gewerbe, welches in unserer Stadt — ebenso wie in den grossen Städten des Auslandes — von grosser Bedeutung für die Industrie wird, muss man der genauen Übersicht wegen einteilen in:

A. Konfektion, fabriziert für den Engrosvertrieb.

B. Konfektion für die grossen Detailgeschäfte.

C. Anfertigung nach Mass.

Wenn auch die Erfolge dieses Gewerbes in sehr engem Zusammenhang mit der Wohlfahrt in unserer Stadt stehen, so ist doch nicht zu leugnen, dass die obenerwähnten Kategoricen nicht ihre sämmtlichen Käufer in der Stadt finden. Dieses gilt sowohl für die grossen Detailgeschäfte, als für die Herrenschneider. Der stete Wechsel der Bevölkerung und der Konservatismus der Konsumenten, welche gerne da Kunden bleiben, wo sie einmal gut bedient wurden, sind die vornehmsten Ursachen.

In den meisten der über dieses Gewerbe gemachten Mitteilungen wird der Mangel an guten Arbeitskräften erwähnt, und seitdem auch die grossen Konfektionsdetaillisten sich immer mehr auf Massanfertigung verlegen, während für prima Konfektionswaare hohe Arbeitslöhne bezahlt werden, kommt es nicht selten vor, dass die feineren Massgeschäfte nur mit Mühe die nötigen Arbeitskräfte zur Verfügung haben.

Man hofft denn auch, dass die Versuche, welche der „Verein Amsterdammer Kleidermacher" macht, um diesem Übelstand zu steuern, Erfolg haben mögen.

Die sehr ungünstige Witterung während des vergangenen Jahres war ebenfalls Ursache, dass die Resultate in dieser Branche nicht durchweg günstig waren.

Wir erwähnen hier gerne die Begründung eines Fachvereins, welchem sich fast alle Konfektionsgeschäfte angeschlossen haben.

Von nicht geringem Interesse für die betreffenden Detaillisten sind die Prinzipien, hinsichtlich deren man sich geeinigt hat; z. B. die Regelung des „Ausverkaufs", „Sonntagsruhe" und das nicht gewähren von Extra-Rabatten für diejenigen, welche nicht direkt beim Konfektionsbetrieb beteiligt sind.

Hieraus geht hervor, dass nicht immer gesetzliche Massregeln nötig sind, sondern dass gegenseitiges Zusammenwirken viel vermag.

Damenkonfektion. Wie wir schon in vorigen Jahresberichten sagten, hat der Engroshandel in diesem Artikel mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen, zum Teil desshalb, weil die

ausländischen Fabrikanten ihren Vertretern Konsignationswaare geben.

Man bittet uns, darauf hinzuweisen, dass ein engerer gegenseitiger Anschluss der Interessenten hinsichtlich der zu gewährenden Kredite — in Nachahmung dessen, was in dieser Beziehung im Auslande geschieht — Empfehlung verdienen würde.

Gerade wie bei der Herrenkonfektion ist auch bei derjenigen für Damen ein strenger Unterschied zu machen zwischen Konfektion nach Mass und der Konfektion, welche für den Detailhandel fabriziert wird.

Trotzdem in den letztgenannten Artikeln noch stets eine Zunahme des Umsatzes zu bemerken ist, ist es doch für die Arbeiter in unserer Stadt ein günstiges Zeichen, dass Konfektion nach Mass stets mehr verlangt wird.

Die Folge davon ist, dass der Verkauf von Stoffen besserer Qualität in den dafür speziell eingerichteten Geschäften stets steigend ist und die dafür gezahlten Arbeitslöhne der Bevölkerung unserer Gemeinde zu gut kommen.

Von nicht geringem Einfluss hierauf war die Gelegenheit zum Erhalten von Unterricht im Kleidermachen für Damen. Dieser Unterricht wird bis jetzt nur von Privaten erteilt.

Wattierte Decken. Die an hiesigem Platze bestehende Deckenfabrik teilt mit, dass sie auch in diesem Jahre wieder eine höhere Umsatzziffer gehabt hat. Sie schreibt dies teilweise den hohen Preisen zu, welche für das fertige Fabrikat bedungen werden mussten und zugleich der grösseren Produktion infolge grösserer Nachfrage.

Weisswaaren. Die besseren Sorten Weisswaaren werden vom niederländischen Publikum stets mehr und mehr verlangt und die hiesige Industrie hat sich denn auch mit guten Erfolgen auf deren Anfertigung verlegt. Die hohen Preise, welche für die Rohstoffe und Stickarbeiten bezahlt werden mussten, waren Ursache, dass die Preise stiegen, was nach dem Urteil unseres Gewährsmanns dem Absatz einigen Abbruch tut.

Garn und Band. Die erhöhten Preise für diesen Artikel, wovon schon in unserem vorigen Jahresbericht die Rede war, behaupteten sich auch während 1907. Der Umsatz blieb jedoch einigermassen hinter dem des vorigen Jahrs zurück und im Engrosgeschäft hatte man über etwas unregelmässige Bezahlungen zu klagen. Wieder wurde uns von dieser Seite der Wunsch nach engerem Anschluss kennbar gemacht, um gemeinschaftlich für die Interessen des Engroshandels auftreten zu können, und zwar sowohl den koalisierten Fabrikanten, wie den Forderungen der verschiedenen Abnehmer gegenüber.

Garnierungsartikel. Die günstigen Erwartungen, welche man allgemein hinsichtlich des Jahrs 1907 hegte, sind zum Teil in Erfüllung gegangen. Die ersten sechs Monate des Jahrs lieferten befriedigende Resultate. Ueber die verschiedenen Artikel berichtet man uns noch: Stickereien in Baumwolle, Seide und Kunstseide fanden viel Absatz. Während der Sommermonate war grosser Umsatz in allen Sorten von Spitzen, dagegen war der von Knöpfen weniger bedeutend. „Fournituren" wurden mit Rücksicht auf die noch stets steigenden Preise reichlich gekauft.

Seit Oktober werden die aus Kupfer fabrizierten Waaren, wegen des Sinkens des Rohstoffpreises, zu billigeren Preisen offeriert, wodurch das Vertrauen in die Preise einigermassen erschüttert wurde, so dass eine Abnahme der Ordres zu bemerken war.

Strickwaaren. Die hohen Preise von Baumwolle und Wolle waren auch während des Berichtsjahrs Ursache der hohen Preise von beinahe allen Artikelen in dieser Branche. Die inländische Industrie, welche den Markt hauptsächlich mit Stapelgütern versieht, machte davon keine Ausnahme. Doch darf nicht verschwiegen werden, dass es gerade Niederland und England waren, wo die Preiserhöhung nicht in demselben Mass, wie in Deutschland, angewendet zu werden brauchte.

Handschuhe. Der Verkauf von Glacéhandschuhen hatte im aufgelaufenen Jahr unter der erhöhten Nachfrage nach Tricothandschuhen zu leiden, deren Umsatz mehr als das Doppelte von dem der vorigen Jahre betrug und wodurch sowohl Grossisten wie Detaillisten, welche sich auf den Verkauf dieses Artikels verlegten, uns das Jahr 1907 als ein besonders günstiges charakterisieren.

Die Unsicherheit hinsichtlich der stets sich ändernden Mode machte sich auch während 1907 beim Einkauf dieses Artikels stark geltend.

Hüte. Es gibt wohl beinahe kein einziges Fach, welches in dem Grade, wie die Damenhüte, von der Witterung abhängig ist. Sowohl Grossisten wie Ladenbesitzer können wegen des nassen Sommers nur Ungünstiges berichten. Die Umsätze erhoben sich nicht über das Mittelmass.

Dies hatte zur Folge, dass die ausländische Konkurrenz, die besonders in diesem Artikel nicht unansehnlich ist, noch grösser wurde, da die Grossisten für ihre grossen Vorräte hier ein Absatzgebiet suchten und dieses auch mittelst sehr niedriger Preise oft fanden.

Einige Kompensation fand man in dem Verkauf von „Damen-Baretten", wovon der Umsatz nicht unansehnlich war.

Tuche und Bukskins. Man teilt mit, dass der Verkauf dieser Stoffe während 1907 im Allgemeinen nicht unbefriedigend zu nennen ist.

Leder- und Wachstuch. Für die Grossisten in diesen Artikeln begann das Jahr gut und die Frühlingsordres liefen geregelt ein, bis eine ansehnliche Preiserhöhung die Käufer zwang, nur das Allernötigste einzuschlagen.

Der Verbrauch von Ledertuch (englisches und deutsches Fabrikat) nimmt hierzulande stets zu, weil verschiedene Artikel aus diesem Stoff hier verfertigt werden. Die Verkaufspreise sind durch scharfe Konkurrenz sehr gedrückt.

Die zweite Hälfte des Jahrs war für die Grossisten in jeder Hinsicht schlecht zu nennen.

Manufakturen. *Baumwollene und wollene Stoffe*. In den Preisen der Manufakturen haben während des Berichtsjahrs weniger Fluktuationen stattgefunden, als in den früheren Jahren.

Der Preis der Garne variierte nicht so stark und wiewohl die Spinner, besonders in der ersten Hälfte des Jahrs, noch grosse Unabhängigkeit an den Tag legen konnten, scheint diese in der zweiten Hälfte des Jahrs etwas abgenommen zu haben.

Die Preise von Stückgütern haben sich so ziemlich behauptet, während die Abnehmer der Grossisten sich allmählig bei den erhöhten Preisen beruhigten.

In der ersten Hälfte von 1907 war die Nachfrage nach Manufakturen sehr lebhaft, in den letzten vier Monaten nahm sie einigermassen ab. Die allgemein minder günstige Erwartung hinsichtlich der Rohstoffpreise hat dazu viel beigetragen.

Mit Ausnahme der Landbaudistrikte, welche eine günstige Periode hinter sich hatten, ist der Verkauf im Allgemeinen nicht grösser gewesen, während in den letzten Monaten von 1907 die Fabrikanten infolge der ansehnlichen Zurückhaltung und der verminderten Nachfrage seitens der Exporteure etwas nachgiebiger geworden sind und selbst einen Teil ihres gewohnten Gewinns geopfert haben.

Aus Wolle verfertigte Stoffe sind in der letzten Zeit höher gelaufen, es war dies die Folge der gestiegenen ausländischen Wollpreise.

Die inländischen Wollpreise dagegen, die bedeutend niedriger geworden sind, veranlassten eine starke Preiserniedrigung der aus dieser Wolle fabrizierten Artikel, wie wollene Decken und Sajets.

Im Allgemeinen verlegt man sich mehr auf die Anfertigung von Weisswaarenartikel, vielleicht in noch höherem Grade, als durch den zu Tage tretenden Bedarf derselben gerechtfertigt erscheint.

Alles bisher Gesagte gilt für das Engrosgeschäft in Manufakturen.

Aus dem Detailgeschäft laufen beinahe gleichlautende Berichte ein. Es sei nur noch vermeldet, dass man hier eine

stets zunehmende Nachfrage nach Waaren besserer Qualität bemerken konnte. Speziell hinsichtlich der Damenkleiderstoffe meldet man uns, dass der Verkauf von *Uni*stoffen geringer war, als erwartet wurde; dagegen war der Umsatz in Fantasiestoffen grösser. Die Mode begünstigte jedoch der Hauptsache nach *eine* Farbe, nämlich braun, wobei die Industrie wie sonst nicht in der Lage war, den plötzlich aufgetretenen Bedarf zu befriedigen.

Seidenstoffe und Sammt. Der allgemeine Zustand des Handels mit Seidenstoffen wird uns als befriedigend geschildert.

Der Konsum nahm — im Gegensatz zu den früheren Jahren — zu. Die Mode war, namentlich für die wohlfeileren Qualitäten, günstig.

Sammt wurde stets mehr gekauft und nur mit Mühe konnte man sich regelmässige Lieferung durch die Fabrikanten sichern. Dies gilt sowohl für Stück-, als für Bandsammt.

Infolge dessen bezahlte man für diesen Artikel sehr hohe Preise.

C. Diverse Artikel.

Tapeten. Von grossem Einfluss auf den Umsatz in Tapeten ist die Lage im Baugewerbe. Aus allerhand Gründen war in diesem Gewerbe ein merkbarer Stillstand, sodass der Umsatz in Tapeten weniger günstig war. Die Nachfrage, so weit es eine solche gab, war meistens nach kleinen, ruhigen Dessins.

Grösser war der Umsatz, der in den sogenannten Lincrusta-Imitationspapieren zu verzeichnen war. Die Preise blieben ungefähr auf derselben Höhe, wie im vorigen Jahr.

Deutschland deckt zum grössten Teil den Bedarf in unserem Lande.

Mit einzelnen Ausnahmen hatten die deutschen Fabrikanten einen Verband gegründet, wodurch die Preise eine einigermassen feste Grundlage bekamen.

Billards. Man teilt uns mit, dass man sich hierzulande immer mehr mit inländischem Fabrikat versieht.

Abgesehen von der vortrefflichen Bauart und der guten Konstruktion, wodurch sich dieses Fabrikat auszeichnet, glaubt man, dass die Zunahme des Umzatzes auch darin zu suchen ist, dass der niederländische Fabrikant für eventuelle Reparaturen und regelmässigen Unterhalt besser zu erreichen ist.

Blumen und Pflanzen. Im Laufe des Jahres blieb die Zahl der Läden in dieser Branche in Amsterdam ungefähr dieselbe. Ein einzelner neuer wurde eröffnet, während ein paar ältere verschwanden. Im allgemeinen war der Geschäftsgang befriedigend; namentlich die ersten acht Monate des Jahres waren gut zu nennen. Später, von September bis Ende December, machte sich die allgemein konstatierte Malaise auch in diesem Fach bemerkbar.

Obwohl der Weihnachts- und Neujahrsverkauf nicht darunter litten, war der Umsatz während der vier letzten Monate im allgemeinen ansehnlich geringer, als im entsprechenden Zeitraum anderer Jahre.

Viele Detaillisten in dieser Branche beklagten sich ernstlich über den stets mehr zunehmenden Strassenhandel, welcher sich gewissermassen an einigen der bedeutendsten Verkehrszentren konzentriert. Namentlich in Zeiten von Ueberproduktion, wenn nicht nur (wie gewöhnlich) die inferiören sondern auch die besseren Blumensorten in die Hände der Strassenhändler kommen, werden durch diesen Handel die Preise gedrückt. Dies macht sich vor allem deutlich bemerkbar in den Geschäften, welche an oder in der Nähe dieser Verkehrszentren liegen, sodass hier effektif von „zugefügtem Schaden" gesprochen werden darf.

Es ist aber nicht zu leugnen, dass derselbe Strassen-

handel kräftig dazu beiträgt, den Gebrauch von Blumen zu popularisieren, sodass ein Teil der allgemeinen Zunahme des Konsums auf Rechnung dieses Handels geschrieben werden darf.

Bürstenwaren. Die Mitteilungen, welche wir aus dieser Branche erhielten, waren allgemein günstig. Man hatte regelmässig grosse Aufträge und konnte die Arbeiterzahl ausdehnen.

Brandstoffe. Im Engros herrschte zu Anfang des Jahres eine grosse Lebhaftigkeit, und die Preise sowohl für westfälische als für englische Kohlen setzten ihre steigende Bewegung fort. Demzufolge wurden die Jahreskontrakte für 1907/8 abgeschlossen zu Preisen, welche *f* 1.— bis *f* 1.20 per Tonne mehr betrugen, als im vorigen Jahre.

Während des grössten Teils des Jahres bestand lebhafte Nachfrage nach Kohlen, und konnten sich die Preise nicht nur auf dem höheren Niveau halten, sondern sogar stetig verbessern.

Zufolge der vielen mit der Lieferung westfälischer Kohlen verknüpfter Schwierigkeiten und im Zusammenhang mit dem frühzeitigen Eintreten des Wagenmangels, war namentlich der Handel in englischen Kohlen sehr lebhaft und wurden grosse Sendungen davon nach Deutschland verschifft.

Im November aber kam die Reaktion. Die Eisen- und Stahlindustrie in Deutschland, ebenso wie die in England, welche viele Jahre ungekannter Blüte durchgemacht hatte, fing an zu erschlaffen und als natürliche Folge hievon wurde die Nachfrage nach Kohlen geringer.

Der englische Kohlenmarkt, welcher in der Regel mehr Stabilität in seinen Preisen zeigt, als der westfälische, begann alsbald niedrigere Notierungen zu senden und fuhr damit allmählig fort, sodass die Preise beim Anfang des Jahres 1908 ungefähr bis zu demselben Niveau gefallen sind, wie zu Anfang von 1907.

Im allgemeinen war das vergangene Jahr befriedigend

für den Engroshandel in Kohlen und war der Umsatz grösser, als im vorhergehenden Jahre.

Caoutchouc und Gutta percha. Auch die Preise der Artikel aus Caoutchouc und Guttapercha blieben im Einklang mit den höheren Preisen dieser Rohstoffe und mit den steigenden Arbeitslöhnen. Ein später eintreffendes Fallen für Para gummi war bis jetzt auf die Preise der verschiedenen Fabrikate von geringem Einfluss, da auf der anderen Seite die beim Fabrizieren gebrauchten Stoffe, wie Benzin, Baumwolle u. s. w. und die Kohlen im Preise gestiegen sind.

Der Umsatz war ungefähr derselbe, wie in 1906. Zu Anfang von 1907 wurden, infolge reichlichen Schneefalls, viele Gummischuhe verlangt. Das feuchte Frühlingswetter verringerte den Verkauf van Gartenschläuchen, während der feuchte Sommer eine grosse Nachfrage nach wasserdichten Kleidungsstücken verursachte.

Die Artikel für die Reisesaison fanden wenig Absatz.

In Bezug auf unsere Bemerkung im vorigen Bericht hinsichtlich einer besseren Würdigung der Qualitäten des inländischen Fabrikats teilt man uns mit, dass der Artikel Caoutchouc über viele Branchen verteilt ist. Die inländischen Fabriken produzieren lediglich technische Artikel und Bänder für Fahrräder. Der Detailverkauf beschränkt sich demzufolge mehr auf chirurgische Artikel und solche für den Haushalt, welche hierzulande nicht fabriziert werden.

Utensilien für die Diamantindustrie. Zu Anfang des Jahres war der Zustand in der Diamantindustrie sowohl in unserer Stadt als im Auslande derartig, dass nichts die Möglichkeit einer Malaise vermuten liess. Später im Jahre nahm die Blüte dieser Industrie allmählig ab, um gegen Ende des Jahres zu einem nie gekannten Stadium von Schlaffheit zu gelangen.

Durch diese und andere Ursachen hat die Fabrikation von Diamantbearbeiterscement und der Engroshandel in Utensilien für die Branche in grösserem oder geringerem Masse

dieselben Schwankungen erfahren. Ausfuhr von diversen Utensilien nach Belgien und Frankreich findet aber noch in befriedigendem Masse statt.

Droguen und Chemikaliën. Was den Handel in Chemikalien für pharmaceutischen und technischen Gebrauch betrifft, so teilt man uns mit, dass dieser während des Berichtjahres sehr lebhaft gewesen ist.

Etuis. Das Jahr 1907 zeichnete sich für die Etuifabrikation durch nichts Besonderes aus. Die weniger günstige Lage drückte auf diesen Gewerbszweig, weil das Erzeugniss hauptsächlich für Luxusartikel gebraucht wird.

Die inländische Industrie ist in diesem Fache noch nicht von grosser Bedeutung; noch immer wird aus dem Auslande, hauptsächlich aus Deutschland, viel eingeführt.

Flaschen. Die Nachfrage nach Flaschen war während der ersten sechs Monate des Jahres, trotz der hohen Preise, sehr lebhaft.

In der zweiten Hälfte des Jahres fand aber eine weniger günstige Veränderung statt, welche wahrscheinlich einerseits der fast allgemeinen Malaise, andererseits dem kalten Sommer zuzuschreiben ist.

Vom 1 Januar 1908 ab sind die Preise auf's neue mit ± 10 pCt. erhöht, wodurch dieselben jetzt eine nie gekannte Höhe erreicht haben.

Galanteriewaaren. Die erste Hälfte des Jahres kennzeichnete sich durch Fortsetzung des steigenden Marktes, verbunden mit guter Kaufkraft, doch während der letzten Monate kam hierin eine ungünstige Wendung. Das schlechte Sommerwetter, dazu die Börsenkrise und das teure Geld, fügten dem Verkauf vielen Schaden zu.

Dazu kam noch, dass durch die ungünstige finanzielle Lage in Amerika die umfangreichen Aufträge von dort für die europäischen Fabrikanten ausblieben, sodass letztere ihre dadurch entstandene Überproduktion zu niedrigeren Preisen

auf den europäischen Markt werfen mussten. Demzugefolge waren die Grossisten ängstlich, mehr zu kaufen als das unbedingt Nötige, weil täglich billigere Offerten gemacht wurden.

Die Preise der Rohstoffe waren, trotz eines kleinen Zurückgangs, nicht im Verhältnis zu den Angeboten in fertigem Fabrikat.

Ein ziemlich wichtiger, ungünstiger Faktor war die Tatsache, dass infolge des schlechten Sommerwetters die Detaillisten mit dem grössten Teil ihrer Saison-Artikel sitzen geblieben sind. Obwohl der langsame Zurückgang der Metallpreise einige Fabrikanten zu einer Preisreduktion veranlasste und dieses Beispiel wahrscheinlich von anderen befolgt werden wird, so nehmen doch die Kunden eine abwartende Haltung an, sodass der Verkauf nicht gefördert wird.

Sackleinen. Im ersten Halbjahr von 1907 gingen die Preise stets höher; man versichert uns, dass die Preise in den letzten 20 Jahren solch' eine Höhe noch nie erreicht haben.

Im letzten Quartal liefen sie aber plötzlich zurück, in Verband mit dem starken Fallen der Jute-Preise. Trotz alledem kann das vergangene Jahr als günstig verzeichnet werden. Der Handel war sehr lebhaft, mit grossen Umsätzen durch ausländische Nachfrage.

Gold- und Silberarbeiten. Obwohl das Jahr 1907 sich anfänglich gut anliess und namentlich die Monate Januar und Februar besser waren, als in vorhergehenden Jahren, machte in der zweiten Hälfte des Jahres die ungünstige finanzielle Lage sich in diesem Gewerbe stark bemerkbar.

Der besonders starke Fremdenverkehr während der Sommermonate, wobei namentlich die Amerikaner sehr zahlreich vertreten waren, hat aber für die Detaillisten manches vergütet. Durch das nasse Sommerwetter scheinen viele von diesen Fremden, welche sonst die umliegenden Ortschaften besuchen, in Amsterdam geblieben zu sein, was den Ladeninhabern in höherem Masse zu gut kam.

Mit Genugtuung wird die Tatsache mitgeteilt, dass die Erzeug-

nisse der holländischen Industrie sowohl für das Ausland, als für das Inland viel mehr verlangt werden als früher, sodass die grossen Fabrikanten und die Kleinindustrie, aber vor allem das Kunstgewerbe davon die Vorteile ernten; dies natürlich zum Schaden des fabriksmässig erzeugten ausländischen Fabrikats.

Man macht ferner darauf aufmerksam, dass unser Gesetz betreffend die Stempelung edler Metalle es ermöglicht, goldene und silberne Gegenstände von inferiörer Qualität, mit dem Reichsstempel versehn, hierzulande zu importieren, wodurch der unlautere Wettbewerb sehr gefördert wird.

Taschenuhren und Uhren. Die Lage in diesem Gewerbe war während des vergangenen Jahres bei weiten nicht befriedigend zu nennen. Obwohl in der ersten Hälfte ein lebhafter Handel vorhanden war, welcher den Umsatz für das ganze Jahr nicht direkt ungünstig machte, trat in den übrigen Monaten eine allgemeine Schlaffheit ein.

Die ungünstige finanzielle Lage machte sich in diesem Gewerbe der Luxus-Artikel sehr stark bemerkbar und auch die herrschende Arbeitslosigkeit in den Baufächern hatte einen nachteiligen Einfluss.

Durch die erhöhten Arbeitslöhne in allen Gewerben, welche mit der Uhren-Industrie im Zusammenhang stehen, fand eine ansehnliche Preiserhöhung statt.

Die Zahlungen, welche Anfangs des Jahres ziemlich flott erfolgten, liessen später vieles zu wünschen übrig.

Selbst Detaillisten, welche sonst stets prompt ihre Verpflichtungen erfüllten, erbaten sich Zahlungsaufschub.

Haushaltungsgegenstände. Im allgemeinen war 1907 für diese Artikel ein schlechtes Jahr. Die Waaren waren sehr teuer und die Kaufkraft der Kundschaft bedeutend geringer als in anderen Jahren. Demzufolge erfolgten die Zahlungen langsam.

Instrumente (medicinische) und Verbandstoffe. Der Handel in Instrumenten für medicinischen Gebrauch blieb in 1907 in

ungefähr derselben Lage als in 1906 und war desshalb nicht unbefriedigend, obwohl die Grossisten noch stets über die Konkurrenz ausländischer Fabriken klagen, welche ihre Artikel direkt an Detaillisten liefern. Die allgemeine Preiserhöhung von Glas machte sich auch in dieser Branche fühlbar.

Der Handel in Verbandstoffen empfand den Einfluss der fortwährenden Schwankungen in den Baumwollpreisen, dem Rohmaterial für Verbandwatte und Binden. Die langsame Lieferung durch Grossisten und Fabrikanten war öfters Ursache von Vorratsmangel bei den Detaillisten.

Man macht uns darauf aufmerksam, dass die Fabrikation von Verbandstoffen je länger je mehr eine nationale Industrie zu werden verspricht. In Kurzem wird wieder eine neue Fabrik für die Verarbeitung von roher Baumwolle zu Verbandwatte u. s. w. zu Emst (bei Vaassen) eröffnet werden.

Bureaubedarfsartikel. Im allgemeinen war die Lage des Detailbetriebes in diesen Artikeln während des vergangenen Jahres nicht ungünstig zu nennen, sowohl für Comptoirzwecke als für Zeichnen- und Malerutensilien, obwohl auch hier der Einfluss der allgemeinen Malaise nicht zu leugnen war. Der Fremdenverkehr war im vergangenen Sommer sehr befriedigend, was auf den Umsatz von Ansichtskarten einen günstigen Einfluss hatte.

Kristall. Die Nachrichten über diesen Artikel lauten ungünstig. Durch die geringere Kaufkraft eines Teils der besseren Bürger war während mehrerer Monate der Geschäftsgang sehr schlecht. Hierin kam später wieder eine kleine Verbesserung.

Die Zahl der Fremden (hauptsächlich Amerikaner) war viel grösser, als in anderen Jahren, wodurch der Verkauf grösser war. Am allermeisten wurde nach besseren Qualitäten gefragt.

Leder. Während der ersten Hälfte von 1907 stiegen die Preise von Leder noch immer, gerade wie in 1906.

Die Schuhfabrikanten waren aber nicht in der Lage, ihre Erzeugnisse entsprechend im Preise zu erhöhen und die Ledergrossisten verspürten hiervon in starkem Masse den Rückschlag.

Als später die Preise der Häute immer mehr zurückgingen, entstand dadurch eine grosse Preisermässigung für gegerbtes Leder, sodass man Ende 1907 die niedrigsten Preise hatte, welche man seit langer Zeit kannte.

Im Ganzen genommen war das vergangene Jahr für die Ledergrossisten nicht vorteilhaft zu nennen, wozu noch kam, dass auf vorrätige Waaren manchmal eine namhafte Summe wegen Preisrückgangs abgeschrieben werden musste. Amerikanisches Rindsleder zum Beispiel fiel 30 pCt, ebenso mehrere Sorten Schafleder.

Der Detailvertrieb von Leder und anverwandten Artikeln war durch den guten Umsatz, namentlich zu Anfang des Jahres befriedigend zu nennen.

Zündhölzer. Ebenso wie im vorigen Jahre war auch im Jahre 1907 ein grösserer Umsatz in diesem Artikel zu konstatieren, namentlich bei schwedischen Zündhölzern.

Möbel. Über den Geschäftsgang im Möbelgewerbe in unserer Stadt kann gemeldet werden, dass das vergangene Jahr Ursache zur Zufriedenheit gab, obwohl auch die schlechte Lage des Geldmarktes nicht ohne Einfluss geblieben ist. Die Möbelindustrie macht hier noch stets Fortschritte, ebenso der Import fertiger Möbel.

Möbel aus gebogenem Holze fanden einen guten Absatz, welcher in den ersten 9 Monaten des Jahres sogar sehr günstig war, sowohl für die Grossisten als für das Detailgeschäft.

Danach liess aber das Geschäft bis zum Ende des Jahres sehr nach.

Nähmaschinen. Für den Handel in Nähmaschinen war das erste Halbjahr im allgemeinen sehr günstig zu nennen

trotz der erhöhten Preise, welche von den Fabrikanten für fast alle Marken gefordert wurden.

Die zweite Hälfte des Jahres war aber, durch die schon mehrfach erwähnten Ursachen der Malaise, so ungünstig, dass dadurch die Vorteile des ersten halben Jahres vollständig absorbiert wurden, sodass 1907 für den Handel ein ungünstiges Jahr genannt werden muss.

Papier. Der Papierhandel war im vergangenen Jahre ziemlich lebhaft. Im Anfang des Jahres hielt die schon in 1906 eingetretene Preiserhöhung vieler Qualitäten stand, hörte jedoch Mitte des Jahres auf, während kurz darauf eine Neigung zum Fallen zu verspüren war. Der weniger günstige Zustand im Welthandel spiegelte sich auch in diesem Gewerbe ab.

Die Grossisten beklagen sich noch über die Konkurrenz von inländischen Fabrikanten, welche sich, mit einzelnen Ausnahmen, in direkte Verbindung mit den Abnehmern setzen.

Photographie-Artikel. Im allgemeinen kann das Jahr 1907 für den Handel in diesen Artikeln ein gutes genannt werden. Nicht nur breitete sich die Amateurphotographie aus, sondern auch die Photographie wurde mehr und mehr im Dienste der Wissenschaft angewendet, was dem Handel in Photoartikeln zu gut kam.

Die Farbenphotographie hat bis jetzt noch nicht solch' einen grossen Aufschwung genommen, wie man zuerst voraussagte.

Pianos, Harmoniums u. s. w. Der Verkauf von Pianos und Harmoniums war im vergangenen Jahre bedeutend geringer, als im vorigen. Die deutschen Pianos sind, durch ihre gute Bearbeitung und vorzügliches Material, besser, als die mehr durch zierliche Formen hervorragenden französischen Marken. In letzter Zeit verlegen sich aber auch die französichen Fabrikanten auf bessere Mechanik.

Harmoniums wurden viel weniger verkauft; namentlich

war dies der Fall mit den billigeren Sorten. Dies wird der geringeren Kaufkraft der Kunden, welche meist aus kleinen Kaufleuten und besseren Handwerkern bestehen, zugeschrieben.

Der Handel in pneumatischen und elektrischen Pianos wird von Jahr zu Jahr wichtiger.

Fahrräder und Zubehör. Im allgemeinen lauten die Nachrichten über diesen Erwerbszweig im vergangenen Jahre nicht günstig, hauptsächlich infolge der schlechten Witterung.

Es war eine lebhafte Nachfrage nach englischen und deutschen Rädern, während auch das niederländische Fabrikat einen befriedigenden Absatz fand. Für Export wurden viele holländische Räder verlangt.

Der Handel in Fahrradunterteilen hatte einen ähnlichen Verlauf wie der in Rädern.

In Pneumatics für Fahrräder und Automobile war der Handel sehr lebhaft. Das Fallen der Rubber-preise war Ursache einer Preisermässigung, welche für Automobilreifen einen Preisunterschied von 30 pCt. gegen das Vorjahr ergab.

Schuhe. Für den Engroshandel in Schuhen war das Jahr 1907 nicht günstig zu nennen. Die Lederpreise waren hoch und dadurch auch das Schuhzeug.

Durch das schlechte Sommerwetter war der Verkauf weniger vorteilhaft.

Viele Detaillisten und Grossisten blieben mit grossen Posten Waare sitzen, welche sie wegen der zu erwartenden Preissteigerung eingekauft hatten. Die Zahlungen der Detaillisten erfolgten demzufolge langsam.

Was die Fabrikation von Schuhen anbelangt, meldet man uns, dass das feine Oberleder hauptsächlich aus Amerika bezogen wird, obwohl auch Deutschland und Frankreich grosse Quantitäten Oberleder hier einführen.

Schuhmacherfournituren. Nicht günstiger als für den Handel in fertigen Schuhen war die Lage des Handels in

Fourniture. Vor allem die Metallartikel, namentlich die aus Kupfer, verursachten durch das Fallen der Metallpreise grossen Nachteil, sodass mit Schaden verkauft werden musste. Aus diesem Grunde war das Jahr für den Engrosbetrieb sehr ungünstig.

Dampfwaschanstalten. Wir vernehmen, dass ein stets grösserer Theil des Publikums die Wäsche nicht mehr nach auswärts versendet, sondern die Reinigung der Wäsche den grossen Dampfwäschereien anvertraut, welche nicht nur für eine bessere hygiënische Behandlung, sondern auch für eine schnellere Ablieferung Sorge tragen.

Die Zahl der in diesen Anstalten beschäftigten Arbeiter nimmt denn auch stetig zu und eine der grössten Anstalten, welche 80,000 à 90,000 Stück pro Woche verarbeitet, hat ihren Betrieb wieder bedeutend vergrössert und damit eine Abteilung für die chemische Reinigung von Artikeln aller Art verbunden.

Teppiche und Linoleum. Uber den Zustand in diesem Erwerbszweig ist wenig anderes zu melden, als dass nach einem guten Frühjahr die allgemeine Malaise sich stark bemerkbar machte. Nur im Export nach Ost- und West-Indien war ein deutlicher Fortschritt bemerkbar.

Teerproducte. Schwedischer Teer. Die Nachfrage nach unverfälschtem schwedichen Teer nahm in 1907 zu. Viele Abnehmer begannen hinsichtlich der Qualität höhere Ansprüche zu machen, wodurch Vermischung von russischem und schwedischem Teer nicht länger unbemerkt stattfinden konnte.

Kohlenteer. Der Versand von wasserfreiem Kohlenteer, womit man (wie unser voriger Bericht sagt) schon in 1906 Versuche anstellte, nahm im vergangenen Jahre fortwährend zu.

Carbolineum. Die Nachfrage nach diesem Artikel blieb auf derselben Höhe. Dasselbe kann von Creolin und Carbolsäure gesagt werden.

Beleuchtungsgegenstände. Für diese Branche war das Jahr 1907 ein schlechtes. Die Malaise in den Baufächern machte sich hier sehr stark fühlbar. Trotz der Ausdehnung bestehender elektrischer Betriebe und des Zustandekommens von neuen elektrischen Zentralen hat dieser Erwerbszweig den Erwartungen, welche man zu Anfang des Jahres hegte, nicht entsprochen.

Die Kupferpreise liefen stark zurück und dieses Fallen dauerte das ganze Jahr. Einzelne wichtige eiserne Artikel, wofür im Ausland ein Syndikat besteht, wussten sich im Preise zu halten, sodass dabei grossen Verlusten, welche sonst den Grossisten unbedingt entstanden wären, vorgebeugt wurde.

Ueber die langsame Zahlungsweise der Detaillisten wird auch in dieser Branche geklagt.

Werkzeuge. Für den Handel in Gas-, Benzin- und Spiritusmotoren, Sauggasapparaten, hydraulischen Werkzeugen u.s.w. für diverse Gewerbe, war das Jahr 1907 ein sehr stilles, namentlich die letzte Hälfte.

Eisenwaaren. Die Schwankungen, denen die Metallpreise unterworfen waren, verfehlten ihre Wirkung auf die Ergebnisse des Engroshandels in Eisenwaaren nicht.

In Eisenblech ist der Rückgang der Preise ein ziemlich allgemeiner; Gusseisen wird aber, durch ein Kartell der Fabrikanten, auf Preis gehalten. Die ersten vier Monate des Jahres war der Handel lebhaft, doch später trat eine ungünstige Veränderung ein.

Im allgemeinen waren die Händler in billigeren Waaren besser zufrieden, als die in teureren Sorten.

Die Grossisten waren im ganzen genommen nicht unzufrieden, obwohl es weniger gut gieng, als in anderen Jahren.

Die Konkurrenz wird stets schärfer.

Sattler-fournituren. Die Ergebnisse waren nicht so günstig wie im Jahre 1906.

Trotz der allgemein günstigen Lage des Landbaugewerbes, scheinen doch auch viele Bauern, gerade so gut wie

Private, viel Geld bei der finanziellen Krise verloren zu haben.

Demzufolge wurden weniger Pferdegeschirre und Lederwaaren für Wagen angeschafft.

Die Preise der Grundstoffe, wie Leder, Wolle, Metalle u. s. w., die in der ersten Hälfte des Jahres höher wurden, fielen — namentlich für Leder und Metall — in den letzten Monaten bedeutend. Doch sogar dieser Faktor schien nicht im Stande zu sein, die Geschäfte einigermassen zu beleben.

Marktverkauf a[illegible]

	RINDER.		FETTE- UND GRASKÄLBER.		NÜCHTERNE KÄLBER.		SCHAFE.	
	Angeführte Menge.	Niedrigster und höchster Preis per Kg.	Angeführte Menge.	Niedrigster und höchster Preis per Kg.	Angeführte Menge.	Niedrigster und höchster Preis per Stück.	Angeführte Menge.	Niedrigster und höchster Preis per Stück.
1903	21,432	*f* 0.50—0.82	8,599	*f* 0.60—1.20	9,668	*f* 6.00—17.00	834	*f* 16.00—[illegible]
1904	23,944	„ 0.54—0.76	9,258	„ 0.54—1.05	9,495	„ 6.00—18.00	716	„ 18.00—[illegible]
1905	27,888	„ 0.56—0.78	10,153	„ 0.60—1.05	10,485	„ 6.00—17.00	623	„ 20.00—[illegible]
1906	25,007	„ 0.54—0.78	10,458	„ 0.58—1.20	10,992	„ 6.00—18.00	849	„ 20.00—[illegible]
1907	22,942	„ 0.54—0.79	10,337	„ 0.60—1.04	11,468	„ 6.00—19.00	908	„ 20.00—[illegible]

Geschlacht[illegible]

FÜR VERBRAUCH LOCO.

	Rinder.	Fette und Graskälber	Nüchterne Kälber.	Schafe und Lämmer.	Böcke und Ziegen.	Schweine.	Pferde.
1903	32,899	16,250	10,430	4,361	320	60,308	4,780
1904	34,442	16,476	10,539	4,673	226	64,057	4,592
1905	37,257	18,321	12,992	5,045	261	56,648	5,541
1906	40,530	16,523	16,015	6,191	292	54,229	6,914
1907	40,404	15,403	15.977	5,634	265	58,146	6,651

em Viehmarkt.

PFERDE.		SCHWEINE.		LÄMMER.		
Angeführte Menge.	Niedrigster und höchster Preis per Stück.	Angeführte Menge.	Niedrigster und höchster Preis per Kg.	Angeführte Menge.	Niedrigster und höchster Preis per Stück.	Total angeführte Menge.
14	—	54,861	ƒ 0.33—0.49	4,963	ƒ 8.00—13.00	100,371
4	—	57,894	„ 0.32—0.45	4,077	„ 10.50—14.00	105,378
1	—	53,265	„ 0.36—0.55	5,039	„ 9.50—14.00	107,454
—	—	52,273	„ 0.40—0.58	5,041	„ 10.00—13.50	104,620
1	—	54,329	„ 0.39—0.52	5,205	„ 9.00—14.00	105,190

m Abattoir.

FÜR EXPORT.

Rinder.	Fette und Graskälber.	Nüchterne Kälber.	Schafe und Lämmer.	Schweine.	Total Anzahl Stücke.
—	128	1,122	80	—	130,680
—	25	1,095	—	—	136,128
—	22	1,401	30	69	137,589
—	21	1,360	—	—	141,080
1	—	1,212	—	—	143,697

Ertrag des Abattoirs und der Marktgelder.

	Abattoir und Viehmarkt.	Allgemeine Tagmärkte.	Wochenmärkte.	Brennmaterialienmärkte.	Kartoffelmärkte.	Abbruchmärkte.
1903	f 189,198.86½	f 9,903.80	f 4,386.85	f 8,418.88	f 8,554.95	f 207.26
1904	„ 198,294.68½	„ 10,700.85	„ 4,588.75	„ 7,930.74	„ 9,269.62	„ 132.10
1905	„ 199,475.85½	„ 10,848.05	„ 4,375.40	„ 7,792.77½	„ 8,903.85	„ 119.40
1906	„ 218,618.09	„ 10,681.25	„ 4,509.75	„ 7,529.95½	„ 9,053.63	„ 73.72
1907	„ 215,599.—	„ 11,194.50	„ 4,520.90	„ 6,714.65½	„ 9,286.51	„ 64.50

	Milchmarkt.	Früchte- und Gemüsemärkte	Baum- und Blumenmarkt.	Fischmarkt.	Uebrige Märkte.	Total.
1903	f 2,504.08	f 30,438.90	f 2,136.85	f 2,421.20	f 9,472.16	f 267,643.73½
1904	„ 2,491.70	„ 46,187.55	„ 2,064.36	„ 2,156.30	„ 9,807.40	„ 293,633.05½
1905	„ 2,467.31	„ 44,487.60	„ 2,168.15	„ 1,995.30	„ 9,836.75	„ 292,470.44
1906	„ 2,479.28	„ 45,680.65	„ 2,137.75	„ 1,085.—	„ 9,646.25	„ 301,495.32½
1907	„ 2,395.97	„ 54,418.18	„ 2,138.70	„ 984.01	„ 9,437.65	„ 316,854.57½

Kartoffel- und Milchmarkt.

	KARTOFFELN.	MILCH.
	Anzahl H.L.	Anzahl H.L.
1902	908.831	71,388
1903	789,002	75,121
1904	750,628	74,752
1905	717,284	74,215
1906	694,952	74,139
1907	734,228	71,880

DRITTES KAPITEL.

SCHIFFAHRT.

III. SCHIFFAHRT.

Das Jahr 1907 war für die Schiffahrt ein sehr ungünstiges. War bereits im Beginn des Jahrs einige Aussicht, dass die Umstände wenigstens nicht ungünstiger sein würden, als im Jahre vorher, so war besonders in der zweiten Hälfte des Jahrs so viel Angebot gegenüber so wenig Nachfrage, dass die Frachten auf ein Niveau zurückliefen, welches nicht mehr als lohnend betrachtet werden kann.

Dagegen waren die Kosten für Dampferfahrt ansehnlich höher; Bunkerkohlen, die schon im vorigen Jahr im Preis gestiegen waren, waren im Beginn des Jahrs 10 pCt., später selbst 25 pCt. und noch mehr, höher; dazu kamen noch die Schwierigkeiten mit den Arbeitern, höhere Lohne und häufig grösserer Aufenthalt in den Häfen, lauter ungünstige Faktoren, die die Schiffahrt ausserordentlich drückten, wenigstens die Schiffe in der allgemeinen Frachtfahrt jeder Möglichkeit eines Gewinns von irgendwelcher Bedeutung beraubten. Endlich eine finanzielle Krisis in Amerika, welche so rasch und heftig eintrat, wie vielleicht niemals vorher erlebt worden ist und welche alle Zweige des Handels und der Industrie ergriff und lähmte und dadurch auf den Verkehr einen äusserst nachteiligen Einfluss ausübte.

Was den Schiffahrtsverkehr in unserem Hafen betrifft, so machten diese ungünstigen Umstände natürlich auch auf ihn ihren Einfluss geltend, während dabei noch speziell für unseren Hafen der Einfluss der Krise im Baubetrieb, wodurch die Holzanfuhr gegen frühere Jahre sehr vermindert wurde, fühlbar war.

Trotz aller dieser ungünstigen Umstände nahm der Verkehr auf unseren Hafen doch zu, wenn auch nicht so ansehnlich, wie in den vorhergehenden Jahren. Zwar war die Anzahl

der angekommenen Schiffe etwas kleiner, als im Jahr 1906, aber der Inhalt war reichlich 100,000 M³. grösser, als in diesem Jahr.

Das Jahr 1907 ist für unseren Hafen ein ausserordentlich wichtiges gewesen, da an dessen Ende die Werke zur Verbesserung des Nordseekanals vollendet worden sind; in diesem Jahr verschwand die alte Hembrücke und wurde der Kanal überall auf eine Tiefe von 10.50 ÷ N.A.P. gebracht, so dass die letzten Hindernisse verschwunden sind und die grössten Schiffe jetzt vor unsere Stadt kommen können.

Durch Verfügung Sr. Exz. des Ministers van Waterstaat wurde — bis zur Einführung eines speziellen Polizeireglements für den Nordseekanal — bestimmt, dass von 1. November 1907 an auf dem Kanal Fahrzeuge mit einem Maximaltiefgang von 9.20 M., einer Maximalbreite von 24 M. und einer Maximallänge von 220 M. zugelassen werden sollen.

Die elektrische Beleuchtung des Kanals bei Nacht war ebenfalls nahezu vollendet und konnte im Anfang des Jahrs 1908 in Dienst gestellt werden, wodurch unsere Wasserstrasse auch bei Nacht einen genau vorgezeichneten sicheren prachtvollen Fahrweg bietet, der in dieser Hinsicht von keinem einzigen Kanal auf der Welt an Breite und Tiefe übertroffen wird.

Durch ihn ist Amsterdam jetzt in der Lage, sich mit Riesenschritten zu entwickeln. Unsere im Spätjahr 1907 erschienene Broschüre „Der Hafen von Amsterdam" weist sehr richtig nach, dass unsere Stadt über eine grosse Anzahl Hilfsquellen auf allerlei Gebieten verfügt, die zu ihrer Blüte mitwirken, aber sicher nimmt unter diesen die Schiffahrt einen der ersten Plätze ein. Zu ihrer Entwickelung beizutragen, ist eine teure Pflicht aller Interessenten, die nie vergessen dürfen, dass auch Amsterdams Zukunft auf dem Wasser liegt!

Trotz der ungünstigen Verhältnisse nahm der Reedereibetrieb in unserm Hafen zu und auch in dieser Hinsicht kann glücklicherweise ein Fortschritt konstatiert werden.

Neue Linien wurden nicht in Betrieb gebracht.

Noch immer kamen von Zeit zu Zeit Konflikte zwischen Arbeitgebern und Arbeitern im Hafenbetrieb vor; dies ist sehr zu bedauern, denn der Schiffahrt wird dadurch ansehnlicher Schaden verursacht und es leidet der Ruf unserer Stadt darunter. Zwar findet dasselbe und zu einem grossen Teil in noch viel höherem Grade auch in anderen Häfen statt, aber die Gefahr, dass bei den Reedern ein Hafen im Rufe steht, hinsichtlich des sicheren und raschen Ladens und Löschens nicht zuverlässig zu sein, ist nicht gering und muss die Beteiligten überzeugen, dass man mit dem Feuer spielt, wenn man solche Schwierigkeiten ins Leben ruft und dass der dadurch entstandene Schaden notwendigerweise sie selbst treffen muss.

Indem wir nunmehr zur Einzelbehandlung der verschiedenen Teile, in welche wir dieses Kapitel zerlegen, übergehen, folgt an erster Stelle die Statistik von:

In Amsterdam einklarierten Schiffen.

Jahr.	Anzahl Schiffe.	Inhalt.	
1890	1,675	4,200	tausend M³. Brutto.
1891	1,723	4,576	„ „ „
1892	1,632	4,554	„ „ „
1893	1,558	4,515	„ „ „
1894	1,666	4,936	„ „ „
1895	1,676	4,988	„ „ „
1896	1,848	5,577	„ „ „
1897	1,940	6,153	„ „ „
1898	1,871	6,076	„ „ „
1899	2,024	7,004	„ „ „
1900	2,111	7,060	„ „ „
1901	2,207	7,270	„ „ „
1902	2,041	7,342	„ „ „
1903	1,977	7,228	„ „ „
1904	2,123	7,769	„ „ „
1905	2,233	8,042	„ „ „
1906	2,373	8,599	„ „ „
1907	**2,368**	**8,702**	„ „ „

Es kamen also in unserem Hafen *weniger* an 5 Schiffe, aber der Inhalt war 103,000 M³. grösser, als im Jahr 1906.

Die Grösse des Inhalts war höher, als je in einem Jahr vorher.

Zur Vergleichung geben wir die folgende Statistik der letzten sechs Jahre, welche die Zu- oder Abnahme der Anzahl und des Inhalts der einklarierten Schiffe gibt.

	Anzahl.			Inhalt.		
1902	— 166	oder — 7.50	pCt.	+ 72	tausend M³. oder	+ 1.— pCt.
1903	— 64	„ — 3.13	„	— 114	„ „ „	— 1.55 „
1904	+ 146	„ + 7.38	„	+ 541	„ „ „	+ 7.48 „
1905	+ 110	„ + 5.18	„	+ 273	„ „ „	+ 3.51 „
1906	+ 140	„ + 6.27	„	+ 557	„ „ „	+ 6.93 „
1907	— **5**	„ **0.21**	„	+ **103**	„ „ „	+ **1.20** „

Die *durchschnittliche* Grösse der Schiffe war höher, als in den vorhergehenden Jahren, eine Erscheinung, die bei mehreren grösseren Häfen auftritt; sie betrug **3675 M³.** gegen 3624 M³. in 1906.

Verhältnis der Anzahl Schiffe zum Inhalt in M³. Brutto.

in 1898	wie 1 : 3,247
„ 1899	„ 1 : 3,460
„ 1900	„ 1 : 3,344
„ 1901	„ 1 : 3,294
„ 1902	„ 1 : 3,597
„ 1903	„ 1 : 3,656
„ 1904	„ 1 : 3,659
„ 1905	„ 1 : 3,601
„ 1906	„ 1 : 3,624
„ **1907**	„ 1 : **3,675**

Die Anzahl der in IJmuiden geschleusten Schiffe blieb, wie auch der Inhalt, unter den Ziffern von 1906, den höchsten seit der Eröffnung des Kanals, waren aber noch ansehnlich höher, als die von 1905.

Aus der See geschleust in IJmuiden.

in 1901	5,185	Schiffe,	messend	8,035,566	M³. Brutto.
„ 1902	8,451	„	„	8,639,644	„ „
„ 1903	7,323	„	„	8,396,283	„ „
„ 1904	8,262	„	„	9,111,558	„ „
„ 1905	9,745	„	„	9,823,067	„ „
„ 1906	12,947	„	„	10,482,236	„ „
„ **1907**	**11,452**	„	„	**10,276,286**	„ „

Davon waren *Seeschiffe:*

in 1901	2,218	Schiffe,	messend	7,832,975	M³.	Brutto.
„ 1902	2,119	„	„	8,091,263	„	„
„ 1903	2,011	„	„	8,021,639	„	„
„ 1904	2,088	„	„	8,457,755	„	„
„ 1905	2,189	„	„	8,865,723	„	„
„ 1906	2.288	„	„	9,443,969	„	„
„ **1907**	**2,231**	„	„	**9,499,214**	„	„

Es kamen also in IJmuiden 57 Seeschiffe weniger an als im Jahr 1906, während die Inhaltsgrösse reichlich 50,000 M³. mehr betrug; wenn man diese Ziffern mit denen der in Amsterdam angekommenen Schiffe vergleicht, so ergibt sich daraus, dass die Abnahme der Anzahl grossenteils auf Kosten anderer am Nordseekanal liegender Plätze zu setzen ist, während die Zunahme der Inhaltsgrösse von Amsterdam noch um **53,000** M³. übertroffen wird.

Nach See geschleust in IJmuiden.

in 1901	4,529	Schiffe,	messend	8,086,064	M³.	Brutto.
„ 1902	8,115	„	„	8,677,706	„	„
„ 1903	6,833	„	„	8,395,761	„	„
„ 1904	7,612	„	„	9,030,243	„	„
„ 1905	9,404	„	„	9,918.126	„	„
„ 1906	12,957	„	„	10,520,402	„	„
„ **1907**	**11,107**	„	„	**10,828,694**	„	„

Davon waren *Seeschiffe:*

in 1901	2,229	Schiffe,	messend	7,893,792	M³.	Brutto.
„ 1902	2,127	„	„	8,131,564	„	„
„ 1903	2,006	„	„	8,030,451	„	„
„ 1904	2,096	„	„	8,394,964	„	„
„ 1905	2,204	„	„	8,967,971	„	„
„ 1906	2,291	„	„	9,470,341	„	„
„ **1907**	**2,243**	„	„	**9,556,316**	„	„

aus See	2,231	Seeschiffe,	messend Brutto	9,499,214	M³.
nach „	2,243	„	„ „	9,556,316	„
zusammen also	**4,474**	Seeschiffe,	messend Brutto	**19,055,530**	M³.
gegen in 1906	4,579	„	„ „	18,914,310	„

Anzahl und Inhalt der *nach* See geschleusten Schiffe standen also in demselben Verhältniss zu einander, wie die von *aus* See geschleusten Schiffe und war der Totalinhalt der in IJmuiden geschleusten Seeschiffe wieder höher, als in irgend einem Jahr zuvor, wie aus folgendem Verzeichnis hervorgeht:

Seeschiffe in IJmuiden geschleust.

im Jahr		1901	4,447	Schiffe,	messend	15,726,767	M³. Brutto.
„	„	1902	4,246	„	„	16,222,827	„ „
„	„	1903	4,107	„	„	16,052,090	„ „
„	„	1904	4,184	„	„	16,852,719	„ „
„	„	1905	4,393	„	„	17,833,694	„ „
„	„	1906	4,579	„	„	18,914,310	„ „
„	„	**1907**	**4,474**	„	„	**19,055,530**	„ „

Geschleust wurden durch die Seeschleusen in IJmuiden.

Sorte der Schiffe.	Nach See.				Aus See.			
	1906.		1907.		1906.		1907.	
	Anzahl	M³. brutto	Anzahl	M³. brutto	Anzahl	M³. brutto	Anzahl	M³. brutto
A. *Seeschiffe.*								
Fregatten und Barken	11	25,089	6	13,273	9	20,108	8	15,052
Brikken	2	1,475	1	669	2	1,475	1	669
Schuner	30	32,087	48	75,340	32	35,471	40	73,073
Kofschiffe	1	75	1	252	10	1,695	7	1,214
Dampfschiffe	2,247	9,411,665	2,187	9,466,782	2,235	9,385,220	2,175	9,409,206
Total Schiffe	2,291	9,470,341	2,243	9,556,316	2,288	9,443,969	2,231	9,499,214
B. *Uebrige.*								
Binnenboote	—	—	—	—	—	—	—	—
Tjalken	687	103,313	606	87,584	662	101,258	609	89,978
Fischersfahrzeuge	1,918	211,622	1,800	210,888	2,104	215,800	2,208	225,317
Andere Fahrzeuge	8,061	735,126	6,458	473,906	7,893	721,179	6,404	461,777
General total	12,957	10,520,402	11,107	10,328,694	12,947	10,482,236	11,452	10,276,286

22,559 Schiffe mit **20,604,980** M³. Brutto.

Im Jahr		1901	war die Anzahl geschleuster Fahrzeuge	9,714
„	„	1902	„ „ „ „ „	16,566
„	„	1903	„ „ „ „ „	14,156
„	„	1904	„ „ „ „ „	15,874
„	„	1905	„ „ „ „ „	19,149
„	„	1906	„ „ „ „ „	25,904
„	„	**1907**	„ „ „ „ „	**22,559**

und der Inhalt

Im Jahr 1901	16,121,630 M³.	Brutto.
„ „ 1902	17,317,350 „	„
„ „ 1903	16,792,044 „	„
„ „ 1904	18,141,801 „	„
„ „ 1905	19,741,193 „	„
„ „ 1906	21,002,638 „	„
„ „ **1907**	**20,604,980** „	„

Hier also eine Abnahme sowohl der Anzahl wie des Inhalts, hauptsächlich verursacht durch die geringere Anzahl durchgeschleuster Binnenschiffe, besonders in der Rubrik „Andere Fahrzeuge", vermutlich mit der geringeren Durchschleusung von Arbeitsfahrzeugen zusammenhängend, welche Rubrik einen sehr ansehnlichen Unterschied gegen das Jahr 1906 ergab.

Eine für die jetzige Zeit bemerkenswerte Erscheinung ist, dass die ein- und ausgelaufenen Segelschiffe sowohl hinsichtlich der Anzahl, wie des Inhalts ansehnlich höhere Ziffern aufweisen, als in den letzten vorangegangenen Jahren.

Seeschleusen in IJmuiden.

Geschleust wurden durch die *alten* Schleusen:

In 1901	7,010	Schiffe	mit	4,838,911	M³.	Inhalt.
„ 1902	13,829	„	„	6,224,225	„	„
„ 1903	10,336	„	„	3,810,036	„	„
„ 1904	12,216	„	„	4,714,266	„	„
„ 1905	14,462	„	„	5,604,299	„	„
„ 1906	17,855	„	„	5,197,921	„	„
„ **1907**	**15,059**	„	„	**4,819,341**	„	„

und durch die *neue* Schleusen:

In 1901	2,704	Schiffe	mit	11,282,719	M³.	Inhalt
„ 1902	2,737	„	„	11,093,125	„	„
„ 1903	3,820	„	„	12,982,008	„	„
„ 1904	3,658	„	„	13,427,535	„	„
„ 1905	4,687	„	„	14,136,894	„	„
„ 1906	8,049	„	„	15,804,717	„	„
„ **1907**	**7,500**	„	„	**15,785,639**	„	„

Auch im Jahr 1907 nahm, wie in den vorigen Jahren, die Anzahl der Schiffe zu, welche wegen ihrer Abmessungen oder ihres Tiefgangs durch die alten Schleusen nicht hätten geschleust werden können. Es waren in diesem Jahr **310** Schiffe mit einem Inhalt von **4,590,340** M³. gegen 294 Schiffe mit einem Inhalt von 4,396,603 M³. in 1906.

Durch die neue Schleuse wurden in 1907 geschleust **85** Schiffe mit einem grösseren Tiefgang als 70 d.M. gegen 87 in 1906. Darunter waren in 1907 **6** Schiffe mit einem Tiefgang von 80 d.M. und mehr, gegen 2 in 1906.

Von dem ganzen Verkehr durch die Schleusen in IJmuiden wurden wie oben angegeben, 15,785,639 M³. oder beinahe **77** pCt., durch die neue Schleuse geschleust, gegen reichlich 75 pCt. in Jahr 1906.

Indem wir, wie stets die Gewohnheit war, die in Amsterdam angekommenen Schiffe in verschiedene Rubriken verteilen, erhalten wir folgende Tabelle von den:

In Amsterdam einklarierten Schiffen.

RUBRIK	1904		1905		1906		**1907**	
	Anzahl.	Inhalt M³. brutto.	Anzahl.	Inhalt M³ brutto.	Anzahl.	Inhalt M³. brutto.	Anzahl.	Inhalt M³. brutto.
I. Grosse und Amerik. Fahrt, u. s. w.	280	3,049,283	281	3,183 741	283	3,227,961	**282**	**3,278,095**
II. Mittell. und Schwarzes Meer, u. s. w......	121	532,297	111	424,952	115	449,812	**128**	**528.225**
III. Gr. Britannien, Frankreich, Spanien (Atl. Küste) und Portugal	883	2,337,212	966	2,604,146	1,066	2,853,114	**1,042**	**2.888.946**
IV. Schweden u. Norwegen	161	483,490	147	380,827	154	353,092	**110**	**273,417**
V. Ostsee u. weisses Meer, Finnischer Golf, u.s.w.	226	733,753	207	687,442	201	671,746	**214**	**688.9[illegible]**
VI. Kleine Fahrt.......	171	349,185	187	448,961	205	640,654	**198**	**587,876**
VII. Küsten- u. Binnenfahrt	281	283,604	334	312,091	349	402,976	**394**	**456.21[illegible]**
	2,123	7,768,824	2,233	8,042,160	2,373	8,599.355	**2,368**	**8,701,[illegible]**
Worunter:								
Seeschiffe	134	68,424	132	65,664	149	72,848	**192**	**113,8[illegible]**
Dampfschiffe............	1,989	7,700,400	2,101	7,976,496	2,224	8,526,507	**2.176**	**8,587,914**

Diese Tabelle weist für 1907 ansehnliche Abweichungen dem Jahr 1906 gegenüber auf.

Die grosse Fahrt steht hinsichtlich der Anzahl nahezu gleich — 1 Schiff weniger — und zeigt beim Inhalt einige Zunahme an.

Die Ziffern von Rubrik II (Mittelländisches und Schwarzes Meer) zeigen nach Anzahl und Inhalt die grösste Zunahme. In Rubrik III beträgt die Anzahl 44 Schiffe weniger, hauptsächlich durch geringere Ankunft aus Gross-Britannien, dagegen ist der Inhalt reichlich 35,000 M^3. grösser.

Die Einklarierungen von Schweden und Norwegen waren nach Anzahl und Inhalt ansehnlich niedriger, selbst viel niedriger, als in einer Anzahl der vorhergehenden Jahre der Fall war. Nach dem, was wir Eingangs dieses Kapitels über die geringe Holzeinfuhr bemerkten, erklärt sich dieser Unterschied von selbst.

Die Rubrik Ostsee und Weisses Meer, Finnischer Golf u.s.w. weist einige Zunahme nach Anzahl und Inhalt auf, wogegen die Rubrik Kleine Fahrt bei beiden eine Abnahme zeigt, was den Inhalt betrifft, selbst nicht unansehnlich gegenüber dem vom Jahr 1906, welcher damals jedoch sehr ansehnlich im Verhältnis zu früheren Jahren gestiegen war.

Die Anzahl angekommener Schiffe der Küsten- und Binnenfahrt nahm nicht unbedeutend zu, während auch der Inhalt zunahm.

Die Anzahl der angekommenen Segelschiffe war im Verhältnis höher, als in den vorigen Jahren der Fall war.

Die verschiedenen Rubriken enthalten die folgenden Häfen der Herkunft:

ANGABE nach der Herkunft der Schiffe, die in den Jahren 1905, 1906 und 1907 in Amsterdam einklariert wurden, mit Angabe der Anzahl und des Bruttoinhalts in M^3.

Häfen.	Anzahl Schiffe.			Brutto Inhalt in M^3.		
	1905	1906	**1907**	1905	1906	**1907**
I. Grosse und Amerik. Fahrt u.s.w.						
Adelaide	14	16	**17**	191,749	207,658	**209,723**
Baltimore	2	5	**4**	18,981	62,444	**88,117**
Bangkok	—	2	—	—	18,804	—
Bassein	1	—	**2**	14,100	—	**21,330**
Bombay	13	3	**3**	143,406	29,470	**30,390**
Bussorah	—	1	**1**	—	9,198	**9 428**
Boston	—	1	—	—	8,512	—
Brisbane	6	4	—	84,012	54,956	—
Buenos Aires	24	23	**23**	250,547	263,989	**302,333**
Cairns	—	—	**1**	—	—	**12,085**
Calcutta	1	—	—	10,330	—	—
Conception	—	—	**3**	—	—	**18,389**
Cuba	3	1	—	8,134	1,379	—
Darien	—	—	**1**	—	—	**5 532**
Demerara	1	1	—	5,622	9,485	—
Ensenada	—	—	**1**	—	—	**9,343**
Gorontalo	—	1	—	—	2,481	—
Gulfport	1	2	**2**	6,776	14,202	**16,366**
Hongkong	—	2	—	—	40,022	—
Japan	1	—	—	15,001	—	—
Java.	94	83	**100**	1,094,159	984,535	**1,226,462**
Kobe	—	1	—	—	19,469	—
Kurrachee	2	—	—	16,438	—	—
Macassar.	2	1	—	10,402	7,814	—
Manilla.	—	—	**1**	—	—	**6 160**
Mobile	6	9	**3**	49,773	64,532	**19,918**
Montreal	—	1	**1**	—	12,091	**1,997**
Nagasaki	8	9	**7**	157,552	183,822	**143,970**
Newcastle N.S.W. .	—	1	**1**	—	13,862	**12,328**
New York	7	6	**11**	90,764	59,059	**114,973**
Newport News . . .	9	15	**10**	164,066	264,667	**132,441**
Norfolk.	—	—	**1**	—	—	**18,198**
Padang.	—	1	—	—	12,200	—
Paramaribo.	1	—	—	658	—	—
Parana	—	—	**1**	—	—	**7,766**
Penang.	11	7	**9**	191,856	95,444	**169,781**
Pensacola	2	2	**5**	15,878	12,543	**40,691**
Transportieren . . .	209	198	**208**	2,540,204	2,451,658	**2,567,721**

In Amsterdam einklarierte Schiffe. (*Fortsetzung.*)

Häfen.	Anzahl Schiffe.			Brutto Inhalt in M³.		
	1905	1906	**1907**	1905	1906	**1907**
Per Transport	209	198	**208**	2,540,204	2,451,658	**2,567,721**
Philadelphia	12	14	**8**	112,523	131,413	**72,861**
Port Arthur	6	3	**2**	96,524	37,498	**32,071**
Portland Maine. . .	—	3	—	—	27,354	—
Port Pirie	—	1	—	—	14,453	—
Rangoon.	3	3	**3**	33,914	38,822	**37,436**
Rosario	7	9	**2**	53,422	67,994	**14,728**
Rufisque	—	—	**1**	—	—	**4,518**
San Lorenzo	—	1	—	—	9,885	—
San Nicolas	—	4	**2**	—	36,373	**16,405**
San Pedro	1	—	**1**	6,751	—	**8,050**
Santos.	2	—	—	1,619	—	—
Ship Island	—	—	**1**	—	—	**8,807**
Singapore	6	8	**5**	85,444	139,687	**84,876**
St. Thomas	—	—	**2**	—	—	**16,693**
Suriname	26	27	**26**	131,719	134,525	**132,449**
Sydney.	—	7	**14**	—	91,247	**190,187**
Townsville.	5	2	**5**	67,968	24,847	**65,511**
Trinidad	1	3	**1**	7,314	21,225	**11,545**
Yokohama	3	—	**1**	46,339	—	**14,237**
I. Total . . .	281	283	**282**	3,183,741	3,227,961	**3,278,095**
II. Mitteländ. und Schwarzes Meer u.s.w.						
Alexandrien	—	3	**9**	—	12,864	**39,562**
Algier	—	1	**1**	—	3,230	**4,148**
Barcelona	1	1	**4**	2,219	2,232	**10,525**
Batoum	4	—	**4**	53,914	—	**40,436**
Benicarlo	—	1	—	—	3,247	—
Beyruth	—	1	—	—	2,541	—
Bona.	—	1	—	—	10,620	—
Carthagena.	1	6	**4**	2,219	17,508	**14,124**
Cephalonia	2	1	—	5,834	3,230	—
Civita Vechia. . . .	1	1	**1**	254	1,454	**364**
Castellan	—	—	**1**	—	—	**2,800**
Catania.	3	—	—	8,252	—	—
Constantinopel . . .	5	5	**2**	20,199	21,236	**7,534**
Denia	1	—	—	2,541	—	—
Fiume	2	2	**2**	15,806	16,124	**22,161**
Galatz	2	1	—	15,166	6,743	—
Genua	5	8	**14**	10,960	26,307	**54,640**
Gravosa	1	—	—	3,231	—	—
Ibraïla	—	1	**1**	—	6,246	**9,294**
Ivisa.	2	1	**1**	5,788	3,324	**3,247**
Kustendje	—	3	—	—	37,199	—
Transportieren . . .	30	37	**44**	146,383	174,105	**208,835**

In Amsterdam einklarierte Schiffe. (*Fortsetzung.*)

Häfen.	Anzahl Schiffe.			Brutto Inhalt in M³.		
	1905	1906	**1907**	1905	1906	**1907**
Per Transport	30	37	**44**	146,383	174,105	**208,835**
Livorno	—	1	**4**	—	3,275	**11.591**
Malaga	4	2	**6**	11,760	4.560	**15,664**
Marianopel	1	1	—	3,324	10,769	—
Marseille	—	1	—	—	6,190	—
Mersina	—	—	**1**	—	—	**4,844**
Messina	1	—	—	6,587	—	—
Napels	—	—	**1**	—	—	**8.230**
Nauplia	—	—	**1**	—	—	**3.324**
Odessa	1	1	**4**	9,134	9,575	**34.522**
Palermo	19	12	**13**	59,142	41,759	**55,752**
Patras	1	1	**2**	2,617	3,220	**9,625**
Savonah	—	—	**3**	—	—	**9,871**
Smyrna	27	25	**28**	105,598	101,323	**116,512**
Sorrento	1	3	—	2,481	10,849	—
Syracuse	1	—	—	2,464	—	—
Taganrog	3	1	—	23,819	6,189	—
Valencia	20	29	**21**	51,643	76,308	**54,955**
Varna	—	1	—	—	1.690	—
II. Total	111	115	**128**	424,952	449,812	**528,225**
III. Gr. Britannien, Frankreich, Spanien (atl. Küste) und Portugal.						
Aberdeen	—	—	**1**	—	—	**2,671**
Albufeira	—	1	—	—	2,541	—
Alloa	—	—	**3**	—	—	**10,037**
Amble	13	11	**3**	26,647	17,738	**8,591**
Barreira	1	—	—	3,232	—	—
Belfast	—	1	—	—	10,247	—
Bilbao	—	1	—	—	5.440	—
Blyth	5	12	**1**	26,260	38,917	**1,769**
Bo'ness	2	—	**1**	6,764	—	**2,494**
Bordeaux	26	26	**27**	50,411	45,888	**53,728**
Bristol	50	49	**50**	199.965	186,044	**191,586**
Burnt Island	—	5	**1**	—	8,248	**2,822**
Burryport	4	5	**2**	10,547	11,381	**3,985**
Cadix	5	2	**2**	11,263	5,837	**5,090**
Cardiff	6	1	**1**	14,445	2,548	**3,300**
Duinkerken	—	2	**2**	—	2,502	**3,830**
Dundee	—	—	**1**	—	—	**550**
Dunston	—	1	—	—	2,515	—
Dysart	8	3	—	19,857	3,558	—
Falmouth	—	1	—	—	474	—
Fleetwood	—	11	**4**	—	26,997	**9,107**
Fowey	32	25	**34**	99,576	84,175	**108,464**
Goole	110	105	**110**	248,788	221,019	**247,194**
Transportieren	262	262	**243**	717,755	676,069	**655,218**

In Amsterdam einklarierte Schiffe. (*Fortsetzung.*)

Häfen.	Anzahl Schiffe.			Brutto Inhalt in M³.		
	1905	1906	**1907**	1905	1906	**1907**
Per Transport	262	262	**248**	717,755	676,069	**655,218**
Glasgow	1	—	—	2,627	—	—
Grangemouth	54	54	**53**	167,477	171,469	**167,018**
Gravelines	—	1	**2**	—	2,744	**6 262**
Greenwich	2	—	—	22,688	—	—
Grimbsby	—	—	**1**	—	—	**219**
Hartlepool (East-)	1	—	—	1,792	—	—
Hâvre	2	—	—	1,763	—	—
Huelva	3	2	**6**	11,208	6,386	**26,742**
Hull	119	184	**178**	280,955	464,459	**438,897**
Ile Grande	2	—	—	424	—	—
Kirkcaldy	—	2	—	—	2,372	—
Leith	57	64	**60**	174,608	203,922	**185,836**
Lissabon	6	5	**5**	18,274	14,834	**18 322**
Liverpool	53	52	**50**	187,670	215,572	**193,496**
London	211	221	**206**	566,532	583,487	**526,457**
Manchester	—	1	—	—	4,707	—
Methil	26	13	**1**	76,410	38,210	**1,574**
Middlesbrough	7	11	**3**	4,242	6,821	**2,151**
Newcastle	93	112	**148**	228,165	253,423	**399,116**
Newport	—	2	**1**	—	6,171	**12,624**
Portimao	—	—	**1**	—	—	**1,698**
Portsmouth	2	—	—	771	—	—
Queenstown	—	—	**1**	—	—	**1,947**
Rouaan	1	—	**1**	3,748	—	**1,795**
Sandwich	1	—	**1**	939	—	**289**
Seaham	10	10	**26**	17,804	19,734	**59,210**
Sevilla	—	1	—	—	8,101	—
Sheernes	—	—	**1**	—	—	**1,997**
Shields	1	—	**1**	1,186	—	**1,950**
St. Davids	1	**9**	—	1,186	17,199	—
Southampton	1	—	—	3,367	—	—
St. Ubes	—	1	**8**	—	2,507	**10,029**
Sunderland	3	5	**13**	7,859	12,199	**47,644**
Swansea	5	8	—	14,337	19,311	—
Warkworth	39	38	**33**	83,300	91,494	**88,758**
West Hartlepool	3	8	**9**	7,329	31,923	**40,249**
III. Total	966	1066	**1042**	2,604,146	2,853,114	**2,888,948**
IV. Schweden und Norwegen.						
Altappen	1	—	—	4,061	—	—
Ankarswik	1	—	—	2,847	—	—
Arendal	1	1	—	1,544	1,628	—
Brevik	—	1	—	—	1,125	—
Burgsvik	—	1	—	—	324	—
Transportieren	3	3	—	8,452	3,077	—

In Amsterdam einklarierte Schiffe. *(Fortsetzung.)*

Häfen.	Anzahl Schiffe.			Brutto Inhalt in M³.		
	1905	1906	**1907**	1905	1906	**1907**
Per Transport .	3	3	—	8,452	3,077	—
Carlscrona	2	6	—	2,355	7,161	—
Carlsham.	—	8	—	—	10,708	—
Christiania	53	39	**47**	93,924	71,285	**86,876**
Drammen	—	3	**2**	—	5,392	**3,971**
Droback	4	3	—	3,300	1,666	—
Drontheim	5	13	**3**	9,295	30,259	**6,874**
Fineidet	2	3	**2**	9,026	10,870	**8,098**
Fredrikstadt	1	4	**1**	504	5,178	**1,301**
Gefle	6	2	**1**	25,430	7,958	**2,994**
Gothenburg	2	5	**2**	3,636	8,185	**3,636**
Grimstad.	—	1	**1**	—	1,442	**1,439**
Halmstad	—	2	—	—	3,703	—
Haparanda	2	1	**1**	10,154	2,669	**2,669**
Helsingborg	1	—	—	3,417	—	—
Hernösand	18	8	**9**	64,757	29,702	**29,905**
Hüdiksvall	—	1	—	—	2,673	—
Husum	1	—	—	4,099	—	—
Kallmar	—	1	—	—	404	—
Kramfors.	3	3	**1**	12,410	9,979	**3,028**
Lulea	3	1	**1**	4,160	8,445	**3,332**
Malmö.	—	—	**1**	—	—	**282**
Moss	—	1	—	—	2,197	—
Namsos	—	—	**1**	—	—	**3,885**
Neder Calix	1	3	**1**	3,214	10,980	**2,669**
Norrköping.	1	—	—	3,890	—	—
Nordmaling	1	1	**2**	3,214	2,108	**8,542**
Ornskjoldsvick . . .	5	4	**2**	17,815	13,752	**5,547**
Pitea	—	—	**1**	—	—	**3,464**
Ratan	—	—	**1**	—	—	**4,470**
Skelleftea	2	—	**4**	4,090	—	**10,218**
Skien	2	8	**3**	3,894	14,869	**5,841**
Skutskar	—	1	—	—	4,548	—
Söderham	—	3	—	—	9,257	—
Solvesborg	—	1	—	—	613	—
Stockholm	13	7	**10**	36,609	18,711	**28,574**
Sundsvall.	10	11	**8**	32,614	41,954	**30,455**
Torefors	—	—	—	—	—	—
Umea	6	7	**5**	20,568	13,347	**15,347**
IV. Total . . .	147	154	**110**	380,827	353,092	**273,417**
V. Ostsee- und Weisses Meer, Finnischer Golf u.s.w.						
Aalborg	1	—	**2**	1,673	—	**2,146**
Aarhuus	—	—	—	—	—	—
Abo	3	3	—	9,294	9,270	—
Transportieren . . .	4	3	**2**	10,967	9,270	**2,146**

In Amsterdam einklarierte Schiffe. (*Fortsetzung.*)

Häfen.	Anzahl Schiffe.			Brutto Inhalt in M³.		
	1905	1906	**1907**	1905	1906	**1907**
Per Transport .	4	3	**2**	10,967	9,270	**2,146**
Archangel	27	16	**21**	140,511	91,816	**124,847**
Borga	1	—	—	4,018	—	—
Brahestadt	1	—	—	2,366	—	—
Christinestad	1	—	—	2,507	—	—
Danzig	33	27	**33**	71,448	59,371	**73,333**
Flensburg	—	4	**3**	—	957	**726**
Frederikshamn . . .	—	1	**1**	—	2,366	**5,690**
Hadersleben	—	1	—	—	236	—
Hango	2	—	—	6,943	—	—
Haukipudas	—	1	—	—	5,479	—
Helsingfors	2	1	**3**	7,241	3,920	**9,211**
Jacobstad	1	2	—	4,521	9,333	—
Kasco	—	1	—	—	2,171	—
Kiel	—	—	**1**	—	—	**15,927**
Kjerteminde	1	—	—	412	—	—
Kemi	3	1	—	15,611	5,479	—
Kola	1	—	—	11,532	—	—
Köningsberg	19	25	**19**	37,375	48,539	**39,892**
Kopenhagen	1	—	**1**	990	—	**925**
Kötka	2	3	**1**	9,632	14,349	**4,559**
Kronstadt	2	7	—	7,268	26,476	—
Lapvik	—	3	—	—	15,991	—
Libau	—	2	**2**	—	6,451	**5,951**
Limmerden	—	—	**1**	—	—	**219**
Lovisa	—	—	**1**	—	—	**4,279**
Narva	2	1	—	10,705	3,924	—
Neufahrwasser . . .	3	—	—	6,453	—	—
Nicolaïstad	—	1	—	—	5,793	—
Nyköbing	1	—	—	209	—	—
Onega	—	—	**1**	—	—	**5,991**
Orth	—	—	**1**	—	—	**281**
Pillau	3	—	—	5,402	—	—
Rafsö	2	1	—	7,120	5,030	—
Raumo	1	1	**2**	3,154	3,777	**8,979**
Reval	—	—	**1**	—	—	**2 507**
Riga	29	33	**28**	145,976	165,776	**133,507**
Solombal	—	1	**3**	—	6,553	**17 654**
Sonderburg	—	1	—	—	214	—
Stettin	43	43	**48**	88,540	98,014	**111,040**
St. Petersburg . . .	13	7	**29**	48,761	30,343	**82,016**
Stralsund	—	—	**1**	—	—	**2,844**
Tornea	1	—	—	5,030	—	—
Trangsund	1	—	—	3,439	—	—
Uleaborg	5	3	**3**	22,699	16,092	**9 138**
Wasa	—	2	**1**	—	7,874	**2,937**
Windau	2	5	**1**	7,351	18,207	**3,924**
Wismar	—	1	—	—	2,152	—
Wyborg	2	2	**5**	8,179	5,166	**18,288**
Yxpilla	2	1	**1**	7,199	827	**2,688**
V. Total . . .	207	201	**214**	687,442	671,746	**688,999**

In Amsterdam einklarierte Schiffe. *(Fortsetzung.)*

Häfen.	Anzahl Schiffe.			Brutto Inhalt in M³.		
	1905	1906	**1907**	1905	1906	**1907**
VI. Kleine Fahrt und Nordseehäfen.						
Antwerpen	3	3	**2**	19,911	7,056	**3,721**
Bremen	57	60	**59**	139,042	142,559	**117,788**
Bremerhaven	—	3	—	—	40,060	—
Cuxhaven	—	—	**1**	—	—	**6,187**
Emden	1	4	**3**	683	3,502	**1,970**
Gent	2	2	**2**	5,388	4,971	**3,602**
Geestemünde	1	—	—	1,945	—	—
Hamburg	121	126	**122**	279,355	436,652	**450,968**
Harburg	—	—	**1**	—	—	**214**
Helgoland	—	1	—	—	262	—
Karolinesiel	—	—	**1**	—	—	**197**
Köln	1	—	—	971	—	—
Lübeck	1	—	—	1,666	—	—
Ostende	—	5	**5**	—	4,512	**2,646**
Selzeate	—	1	—	—	1,080	—
Wilhelmsburg	—	—	**1**	—	—	**195**
Wilhelmshaven	—	—	**1**	—	—	**388**
VI. Total	187	205	**198**	448,961	640,654	**587,876**
VII. Küsten- und Binnenfahrt.						
Amsterdam	3	4	**4**	19,191	32,984	**32,714**
Borcum	1	—	—	159	—	—
Delfzijl	—	—	**4**	—	—	**24,216**
Dordrecht	—	1	—	—	7,206	—
Enkhuizen	—	2	—	—	516	—
Haarlem	2	1	**6**	1,366	400	**3,504**
Harlingen	—	1	**3**	—	2,313	**6,719**
Katwijk	3	7	**3**	518	1,539	**533**
Leeuwarden	1	—	—	282	—	—
Leiden	1	4	**9**	296	746	**1,765**
Maassluis	—	—	**2**	—	—	**516**
Nieuwediep	—	1	—	—	1,885	—
Nieuwendam	—	—	**1**	—	—	**464**
Noordzee	44	21	**20**	14,168	17,789	**6,132**
Purmerend	2	3	**2**	1,328	3,477	**2,323**
Rotterdam	19	21	**26**	50,208	68,715	**105,841**
Terneuzen	—	—	**1**	—	—	**3,927**
Terschelling	3	4	**2**	2,587	1,654	**978**
Velsen	1	—	**2**	5,166	—	**5,188**
Vlaardingen	—	—	**3**	—	—	**601**
Vlissingen	1	—	**1**	1,164	—	**13,419**
Westzaan	1	—	—	5,723	—	—
Ymuiden	230	247	**272**	109,695	104,212	**107,440**
Zaandam	22	32	**33**	100,240	159,540	**139,962**
VII. Total	334	349	**394**	312,091	402,976	**456,242**

Wenn wir diese Rubriken und jede einzelne in ihren Unterabteilungen betrachten und mit den Tabellen unseres vorigen Berichts vergleichen, so gibt dies Anlass zu folgenden Bemerkungen:

Rubrik I. Einklarierungen der Grossen und Amerikanischen Fahrt in M³. Brutto.

1904	1905	1906	**1907**
3,049,283	3,183,741	3,227,961	**3,278,095**

Wie man sieht, setzte sich die regelmässige Zunahme in dieser Rubrik auch in diesem Berichtsjahr fort, doch war auch jetzt wieder, wie in den Jahren *vor* 1906, die Zunahme sowohl der Anzahl, wie des Inhalts der Einklarierungen, der ostasiatischen Fahrt zuzuschreiben. Von dieser Herkunft wurden nach unten stehender Tabelle mehr als im Jahr 1906 einklariert 16 Schiffe, messend 238,953 M³.

Einklariert wurden von:

Adelaide . . .	17	Schiffe,	messend	209,723	M³.
Bassein . . .	2	„	„	21,330	„
Bombay . . .	3	„	„	30,390	„
Bussorah . . .	1	„	„	9,428	„
Cairns	1	„	„	12,085	„
Java.	100	„	„	1,226,462	„
Nagasaki . . .	7	„	„	143,970	„
New-Castle N.Z.W.	1	„	„	12,328	„
Penang. . . .	9	„	„	169,781	„
Rangoon . . .	3	„	„	37,436	„
Singapore . . .	5	„	„	84,876	„
Sidney	14	„	„	190,187	„
Townsville. . .	5	„	„	65,511	„
Yokohama. . .	1	„	„	14,237	„
Zusammen	**169**	Schiffe,	messend	**2,227,744**	M³.
gegen. .	153	„	„	1,988,791	„ in 1906

Wir erinnern dabei an die jedes Jahr wiederholte Bemerkung, dass die von australischen Häfen einklarierten Boote meistens auch auf Java noch Ladung erhalten. Berücksichtigt man dies und rechnet man die Schiffe dieser Route und die direkt von den niederl. indischen Häfen kommenden zusammen, dann kommt man zu dem Resultat, dass im Jahr 1907 von dieser Route 20 Schiffe und über 32,000 M³. Inhalt mehr einklariert worden sind, als im Jahr 1906.

Dagegen sind die Einklarierungen von der amerikanischen Fahrt sowohl hinsichtlich der Anzahl, wie des Inhalts ansehnlich niedriger, als in 1906, wie aus folgender Tabelle hervorgeht:

Von *Amerikanischen* Häfen wurden einklariert:

Baltimore . . .	4	Schiffe,	messend	38,117	M³.
Buenos Aires . .	23	„	„	302,333	„
Conception . .	3	„	„	18,389	„
Darien	1	„	„	5,532	„
Ensenada . . .	1	„	„	9,343	„
Gulfport . . .	2	„	„	16,366	„
Manilla. . . .	1	„	„	6,160	„
Mobile	3	„	„	19,918	„
Montreal . . .	1	„	„	1,997	„
New York. . .	11	„	„	114,973	„
Newport News .	10	„	„	132,441	„
Norfolk. . . .	1	„	„	18,198	„
Parana. . . .	1	„	„	7,766	„
Pensacola . . .	5	„	„	40,691	„
Philadelphia . .	8	„	„	72,861	„
Port Arthur . .	2	„	„	32,071	„
Rosario	2	„	„	14,728	„
San Nicolas . .	2	„	„	16,405	„
San Pedro. . .	1	„	„	8,050	„
Ship Island . .	1	„	„	8,807	„
Zusammen	**83**	Schiffe,	messend	**885,146**	M³.
gegen . .	99	„	„	1,073,935	„ in 1906.

Die Einklarierungen von Buenos Aires stehen denjenigen des Jahrs 1906 hinsichtlich der Anzahl gleich, aber der Inhalt ist beinahe 40,000 M³. grösser; gleichwohl weist die Fahrt von Süd-Amerika im Allgemeinen eine kleine Abnahme nach Anzahl und Inhalt auf, ebenso wie die von den Petroleumhäfen. Auch von Newport News waren die Einklarierungen nach Anzahl und Inhalt ansehnlich geringer, da die Ankunft aus diesem Platz, durch die Holland-Amerika Linie, sehr unregelmässig stattfindet.

Die Einklarierungen von Suriname ergeben eine geringe Differenz; von dort wurden einklariert:

26 Schiffe, messend **132,449** M³.
gegen 27 „ „ 134,525 „ in 1906.

Gegenüber 3 Einklarierungen von St. Thomas und Trinidad mit einem Inhalt von 28,238 M^3. stehen in dieser Rubrik im Jahr 1906 4 Einklarierungen von Demerara und Trinidad mit einem Inhalt von 30,710 M.

Folgende Tabellen geben die nach den Häfen und Ländern der Herkunft aufgezählten Einklarierungen an.

Grosse und Amerikanische Fahrt u. s. w. — A. Nach den Häfen aufgezählt.

Einklarierte Schiffe in M^3. Brutto.

Herkunft:	1904	1905	1906	1907
Perzien und Arabien.				
Bussorah	—	—	9,198	**9,428**
Br. Indien.				
Bombay	132,881	143,406	29,470	**30,390**
Calcutta	22,428	10,330	—	—
Akyab, Bassein, Moulmain, Rangoon . .	42,396	48,014	38,822	**58,766**
Kurrachee	9,598	16,438	—	—
Marmagoa	10,150	—	—	—
Straits.				
Penang, Singapore . . .	335,608	277,300	235,131	**254,657**
Nied. O. Indien.				
Diverse Häfen	785,821	1,104,561	1,007,050	**1,226,462**
Cochinchina und Siam.				
Bangkok	—	—	18,804	—
Hongkong	34,353	—	40,002	—
Japan.				
Diverse Häfen.	142,143	218,892	203,291	**158,207**
Australien.				
Port Pirie	—	—	14,453	—
Sydney	29,059	—	91,247	**190,187**
Adelaïde	201,070	191,749	207,658	**209,723**
Brisbane	157,485	84,012	54,956	—
Townsville.	14,610	67,968	24,847	**65,511**
Brunswick	12,851	—	—	—
New Castle N. S. W.. . .	7,381	—	13,862	**12,328**
Cairns	—	—	—	**12,085**
Transportieren	1,937,834	2,162,670	1,988,791	**2,227,744**

Herkunft	1904	1905	1906	**1907**
Per Transport	1,937,834	2,162,670	1,988,791	**2,227,744**
Afrika.				
Lagos	5,040	—	—	—
Rufisque	—	—	—	**4,518**
Süd-Amerika.				
Montevideo.	24,425	—	—	—
Maracaibo	645	—	—	—
Santos	—	1,619	—	—
Rosario.	21,668	53,422	67,994	**14,728**
Buenos Ayres.	203,888	250,547	263,989	**302,333**
Colastina	15,700	—	—	—
Conception.	—	—	—	**18,389**
Ensenada	7,617	—	—	**9,343**
La Plata	17,619	—	—	—
San Lorenzo	—	—	9,885	—
San Nicolas	7,294	—	36,373	**16,405**
San Pedro	—	6,751	—	**8,050**
Andere, nicht genannte Häfen	—	—	—	**7,766**
West-Indien.				
Paramaribo.	2,328	658	—	—
Suriname	129,979	131,719	134,525	**132,449**
Trinidad	1,276	7,314	21,225	**11,545**
Cuba	—	8,134	1,379	—
Manzanilla	7,581	—	—	—
Demerara	—	5,622	9,485	—
St. Thomas	—	—	—	**16,693**
Manilla	—	—	—	**6,160**
Nord-Amerika.				
Gulfport	5,991	6,776	14,202	**16,366**
Montreal	—	—	12,091	**1,997**
Portland Maine	—	—	27,354	—
Mobile	56,271	49,773	64,532	**19,918**
Pensacola	34,671	15,878	12,543	**40,691**
Darien	—	—	—	**5,532**
Savannah	—	—	—	—
Norfolk	10,563	—	—	**18,198**
Baltimore	35,540	18,981	62,444	**38,117**
Philadelphia	84,151	112,523	131,413	**72,861**
New York	115,818	90,764	59,059	**114.973**
Newport News	145,864	164,066	264,667	**182 441**
Ship-Island.	—	—	—	**8,807**
Sapelo	17,393	—	—	—
Scranton	16.894	—	—	—
Boston	6,699	—	8,512	—
Port Arthur	136,534	96,524	37,498	**82,071**
Total M³. Brutto	3,049,283	3,183,741	3,227,961	**3,278,095**

Grosse und amerik. Fahrt u.s.w. — B. Nach den Ländern aufgezählt.

Einklarierte Schiffe in M³. Brutto.

Herkunft	1904	1905	1906	**1907**
Persien	—	—	9,198	**9,428**
Britisch Indien	217,453	218,188	68,292	**89,156**
Straits	335,608	277,300	235,131	**254,657**
Nied. Ost Indien	785,821	1,104,561	1,007,050	**1,226,462**
Cochin-China und Siam . .	34,353	—	58,806	—
Japan	142,143	218,892	203,291	**158,207**
Australien	422,456	343,729	407,023	**489,834**
Afrika	5,040	—	—	**4,518**
Süd-Amerika	298,856	312,339	378,241	**374.014**
West-Indien.	141,164	153,447	106,614	**166,847**
Nord Amerika	666,389	555,285	694,315	**501,972**
Zusammen M³. Brutto .	3,049,283	3,183,741	3,227,961	**3,278,095**

Rubrik II. Total der Einklarierungen in M³. Brutto Inhalt.

	1904	1905	1906	**1907**
Mittell.-, Schwarzes Meer u.s.w.	532,297	424,952	449,812	**528,225**

Einklarierungen aus dem Schwarzen Meer u. s. w.

Häfen	1904	1905	1906	**1907**	
Batoum	22,787	53,914	—	**40,436**	M³. Brutto.
Galatz	7,188	15,166	6,743	—	„ „
Hermos	5,615	—	—	—	„ „
Ibraïla	—	—	6,246	**9,294**	„ „
Kustendje	—	—	37,199	—	„ „
Novorossisk.	10,870	—	—	—	„ „
Odessa	8,752	9,134	9,575	**34,522**	„ „
Sulina	26,615	—	—	—	„ „
Taganrog	68,832	23,819	6,189	—	„ „
Varna	—	—	1,690	—	„ „
Zusammen. . . .	150,659	102,033	67,642	**84,252**	M³. Brutto.

Einklarierungen aus dem Mittelländ. Meer und der Levante u.s.w.

Häfen	1904	1905	1906	**1907**	
Alexandrien	—	—	12,864	**39,562**	M³. Brutto.
Algier	—	—	3,230	**4,148**	„ „
Benisaff	8,299	—	—	—	„ „
Bona	—	6,829	10,620	—	„ „
Beyruth	—	—	2,541	—	„ „
Transportieren . . .	8,299	6,829	29,255	**43,710**	M³. Brutto.

	1904	1905	1906	1907	
Per Transport . . .	8,299	6,829	29,255	**43,710**	M³. brutto.
Catania	—	8,252	—	—	" "
Cephalonia.	—	5,834	3,230	—	" "
Civita Vechia.	—	254	1,454	**364**	" "
Constantinopel	43,939	20,199	21,236	**7,534**	" "
Fiume	45,735	15,806	16,124	**22,161**	" "
Genua	9,917	10,960	26,307	**54,640**	" "
Gravosa	14,580	3,231	—	—	" "
Livorno.	—	—	3,275	**11,591**	" "
Marianopel.	—	3,324	10,769	—	" "
Marseille	—	—	6,190	—	" "
Mersina	—	—	—	**4,344**	" "
Messina.	—	6,587	—	—	" "
Milos	6,135	—	—	—	" "
Neapel.	—	—	—	**8,230**	" "
Nauplia.	—	—	—	**8,324**	" "
Palermo	64,601	59,142	41,759	**55,752**	" "
Patras	2,549	2,617	3,220	**9,625**	" "
Savonah	—	—	—	**9,871**	" "
Smyrna	91,750	105,598	101,323	**116,512**	" "
Sorrento	13,079	2,481	10,849	—	" "
Syracus	—	2,464	—	—	" "
Zusammen	300,584	253,578	264,371	**338,314**	M³. brutto.

Einklarierungen aus dem südlichen und östlichen Spanien.

Häfen.	1904	1905	1906	1907	
Barcelona	5,160	2,219	2,232	**10,525**	M³. brutto.
Benicarlo	—	—	3,247	—	" "
Cadix	4,993	11,263	5,837	**5,090**	" "
Cartagena	4,999	2,219	17,508	**14,124**	" "
Denia	—	2,541	—	—	" "
Garrucha	7,457	—	—	—	" "
Huelva.	20,063	11,208	6,386	**26,742**	" "
Ivisa.	—	5,788	3,324	—	" "
Malaga	8,759	11,760	4,560	**15,664**	" "
Sevilla.	—	—	1,801	—	" "
Valencia	53,011	51,643	76,308	**54,955**	" "
Zusammen. . . .	104,442	98,641	121,203	**127,100**	M³. brutto.

Wie wir bereits oben bemerkten, weist diese Rubrik die grösste Zunahme auf, besonders durch mehr Einklarierungen von dem Mittelländischen Meer und der Levante.

Auch vom Schwarzen Meer waren die Einklarierungen

höher, als in 1906, wenn diese Ziffer auch noch nicht wieder die Höhe früherer Jahre erreicht hat. Wir wiesen in unserem vorigen Bericht nach, dass Einklarierungen von Batoum, d. h. mit Petroleumladungen, im Jahr 1906 vollständig fehlten, dass dagegen die Einklarierungen von amerikanischen Petroleumhäfen ansehnlich gestiegen waren. In diesem Jahre ist es gerade umgekehrt; wie wir bereits bei der Rubrik „Einklarierungen" der amerikanischen Fahrt bemerkten, waren die Einklarierungen von amerikanischen Petroleumhäfen in diesem Jahr bedeutend weniger, doch wird dies durch die Anfuhren von Batoum kompensiert. Auch die Einklarierungen von Odessa waren ansehnlich höher, als im Jahr 1906.

Von Alexandrien wurden beinahe 27000 M³. mehr einklariert, als im vorigen Jahr, was mit der neuen Linie der Kon. Ned. Stoomboot-Maatschappij zusammenhängt, welche während dieses ganzen Jahrs in Betrieb war und deren Resultate befriedigend waren. Auch von Fiume, Smyrna und Huelva war der einklarierte Inhalt grösser, dagegen von Konstantinopel ansehnlich geringer, aber sowohl hinsichtlich dieses, wie der verschiedenen Häfen im mitteländischen Meer und auch der spanischen Häfen gilt die jedes Jahr wiederholte Bemerkung, dass die Einklarierungen von den letzten Häfen der Herkunft eingetragen werden, während gewöhnlich die Ladung in mehreren Häfen eingenommen worden ist.

Rubrik III. Total der Einklarierungen in M³. Brutto Inhalt.

1904	1905	1906	**1907**
2,337,212	2,604,146	2,853,114	**2,888,948**

Einklarierungen aus Grossbritannien und Irland.

Häfen.	1904	1905	1906	**1907**	
Aberdeen	—	—	—	**2,671**	M³. brutto.
Alloa	—	—	—	**10,037**	„ „
Amble	20,498	26,647	17,738	**8,591**	„ „
Avonmouth	2,840	—	—	—	„ „
Barry	2,548	—	—	—	„ „
Belfast	—	—	10,247	—	„ „
Blyth	10,339	26,260	38,917	**1,769**	„ „
Bristol	195,418	199,965	186,044	**191,586**	„ „
Transportieren	231,643	252,872	252,946	**214,654**	M³. brutto.

Häfen.	1904	1905	1906	**1907**	
Per transport	231,643	252,872	252,946	**214,654**	M³. brutto.
Bo'ness	—	6,764	—	**2,494**	„ „
Burnt Island	—	—	8,248	**2,822**	„ „
Burryport	9,707	10,547	11,381	**8,985**	„ „
Cardiff	13,457	14,445	2,548	**3,300**	„ „
Dundee	—	—	—	**550**	„ „
Dunston	—	—	2,515	—	„ „
Dysart	—	19,857	3,558	—	„ „
East Hartlepool	—	1,792	—	—	„ „
Falmouth	—	—	474	—	„ „
Fleetwood	20,300	—	26,997	**9,107**	„ „
Fowey	83,263	99,576	84,175	**108,464**	„ „
Glasgow.	—	2,627	—	—	„ „
Goole	228,647	248,788	221,019	**247,194**	„ „
Grangemouth	163,634	167,477	171,469	**167,018**	„ „
Greenwich	—	22,688	—	—	„ „
Grimsby.	—	—	—	**219**	„ „
Horswich	199	—	—	—	„ „
Hull	238,684	280,955	464,459	**438,497**	„ „
Kirkcaldy	—	—	2,372	—	„ „
Leith	175,439	174,608	203,922	**185,336**	„ „
Liverpool	208,209	187,670	213,572	**193,496**	„ „
London.	628,427	557,532	583,487	**526,457**	„ „
Manchester.	—	—	4,707	—	„ „
Methil	—	76,410	38,210	**1,574**	„ „
Middlesbro	—	4,212	6,821	**2,151**	„ „
Newcastle	135,182	228,165	253,423	**399,116**	„ „
Newport.	1,496	—	6,171	**12,624**	„ „
Portsmouth	—	771	—	—	„ „
Portland.	3,669	—	—	—	„ „
Port Talbot	2,840	—	—	—	„ „
Queenstown	—	—	—	**1,947**	„ „
Sandwich	—	939	—	**239**	„ „
Seaham.	14,621	17,804	19,734	**59,210**	„ „
Sheerness	—	—	—	**1 997**	„ „
Shields	—	1,186	—	**1,950**	„ „
Southampton	6,734	3,367	—	—	„ „
St. Davids	2,025	1,786	17,199	—	„ „
Sunderland.	2,853	7,589	12,199	**47,644**	„ „
Swansea	15,861	14,337	19,311	—	„ „
Warkworth	52,389	83,300	91,494	**88,758**	„ „
West Hartlepool	4,767	7,329	31.923	**40,249**	„ „
Zusammen	2,244,046	2,495,423	2,754,334	**2,761,052**	M³. brutto

Einklarierungen aus Frankreich.

Häfen.	1904	1905	1906	**1907**	
Bordeaux	47,940	50,411	45,888	**53.728**	M³. brutto.
Duinkerken	5,299	—	2,502	**3,830**	" "
Gravelines	1,970	—	2,744	**6,262**	" "
Havre	—	1,763	—	—	" "
Ile Grande	—	424	—	—	" "
Rouaan.	—	3,748	—	**1,795**	" "
Zusammen . . .	55,209	56,346	51,134	**65,615**	M³. brutto.

Einklarierungen aus dem nördlichen Spanien und Portugal.

Häfen.	1904	1905	1906	**1907**	
Albufeira	—	—	2,541	—	M³. brutto.
Barreira	—	3,232	—	—	" "
Bilbao.	5,230	—	5,440	—	" "
Lissabon	2,541	18,274	14,834	**18,322**	" "
Portimao	—	—	—	**1,698**	" "
St. Ubes	—	—	2,507	**10,029**	" "
Zusammen	7,771	21,506	25,322	**30,049**	M³. brutto.

Die Ausklarierungen aus Grossbritannien und Irland behielten die ansehnliche Zunahme des Jahrs 1906, übertrafen sie selbst noch mit einer etwas höheren Ziffer. Auch in diesem Jahr fand ein ansehnlicher Steinkohlentransport über unsere Häfen statt und stieg der einklarierte Inhalt von den Kohlenhäfen um mehr als 130,000 M³.; dagegen war der einklarierte Inhalt von manchen Häfen, auf welche regelmässige Linien laufen, etwas niedriger, was der Hauptsache nach einem um etwas kleineren Charter mancher der dazu gehörenden Dampfer zuzuschreiben ist, da die Anzahl der Ankünfte nicht abnahm, ausgenommen von Hull, von wo im letzten Teil des Jahrs in der Regel eine Ankunft per Woche weniger stattfand.

Was die Häfen der regelmässigen Linien betrifft, so war der einklarierte Inhalt mehr oder weniger ansehnlich höher von Bristol, Fowey und Goole, dagegen bedeutend niedriger von Hull, Leith, Liverpool und London.

Von den Kohlenhäfen hatten die grösste Zunahme New-Castle, Seaham und Sunderland, wogegen Blyth, Burryport, Methil und Swansea mehr oder weniger niedrigere Ziffern aufweisen.

Die Einklarierungen von Fleetwood mit Salz waren bedeutend niedriger.

Die Einklarierungen aus Frankreich, welche in den letzten Jahren abnahmen, wiesen dieses Jahr einige Zunahme auf, hauptsächlich von Bordeaux, während die aus dem nördlichen Spanien und Portugal gestiegen sind und für Lissabon und St. Ubes höhere Ziffern zeigen, während von Bilbao keine einzige Einklarierung zu vermelden war:

Rubrik IV. Total der Einklarierungen in M³. brutto.

	1904	1905	1906	**1907**
Schweden und Norwegen .	489,507	380,827	353,092	**273,417**

Einklarierungen aus Schweden und Norwegen.

Häfen.	1904	1905	1906	**1907**	
Altappen	—	4,061	—	—	M³. brutto.
Ankarswik	—	2,847	—	—	„ „
Arendal	—	1,544	1,628	—	„ „
Arensburg.	1,902	—	—	—	„ „
Brevik	—	—	1,125	—	„ „
Burgsvik	—	—	324	—	„ „
Carlscrona	7,367	2,355	7,161	—	„ „
Carlsham	—	—	10,708	—	„ „
Christiania	81,042	93,924	71,285	**86,876**	„ „
Drammen	8,745	—	5,392	**3,971**	„ „
Droback	1,123	3,300	1,666	—	„ „
Drontheim	9,749	9,295	30,259	**6,874**	„ „
Fineidet	4,406	9,026	10,870	**8,098**	„ „
Fredrikstadt	4,645	504	5,178	**1,301**	„ „
Gefle	4,704	25,430	7,958	**2,994**	„ „
Gothenburg	5,925	3,636	8,185	**3,636**	„ „
Grimstad	—	—	1,442	**1,439**	„ „
Halmstad	—	—	3,703	—	„ „
Haparanda.	—	10,154	2,669	**2,669**	„ „
Helsingborg	—	3,417	—	—	„ „
Hernösand	47,083	64,757	29,702	**29,905**	„ „
Holmerstrand. . . .	7,237	—	—	—	„ „
Hudiksvall.	—	—	2,673	—	„ „
Husum	5,060	4,099	—	—	„ „
Kalmar.	—	—	404	—	„ „
Kramfors	4,539	12,410	9,979	**3,028**	„ „
Lulea	103,233	4,160	8,445	**3,332**	„ „
Malmö	—	—	—	**282**	„ „
Moss	—	—	2,197	—	„ „
Transportieren . . .	296,760	254,919	222,953	**154,405**	M³. brutto.

Häfen.	1904	1905	1906	**1907**	
Per Transport . . .	296,760	254,919	222,953	**154,405**	M³. brutto.
Namsos	—	—	—	**3,885**	" "
Narvik	48,613	—	—	—	" "
Neder-Calix	--	3,214	10,980	**2,669**	" "
Nordmaling	—	3,214	2,108	**8,542**	" "
Norrköping	331	3,890	—	—	" "
Ornskjoldsvick . . .	8,261	17,815	13,752	**5,547**	" "
Pitea	—	—	—	**3,464**	" "
Ratan	—	—	—	**4,470**	" "
Sarpsborg	694	—	—	—	" "
Skelleftea	10,011	4,090	—	**10,218**	" "
Skien	7,531	3,894	14,869	**5,841**	" "
Skutskar	4.436	—	4,548	—	" "
Söderhamn	--	—	9,257	—	" "
Solvesburg	—	—	613	—	" "
Stockholm	52,745	36,609	18,711	**28,574**	" "
Sundsvall	53.549	32,614	41,954	**30,455**	" "
Torefors	3,717	—	—	—	" "
Umea	459	20,568	13,347	**15,347**	" "
Vixnaes	2,400	—	—	—	" "
Zusammen	489,507	380,827	353,092	**273,417**	M³. brutto.

Nach dem, was wir oben über die Abnahme der Holzfahrt gesagt haben, wird man sich nicht wunderen, dass die Einklarierungen aus Schweden und Norwegen ansehnlich abgenommen haben.

Mit einer einzigen Ausnahme stehen denn auch hinter den meisten Holzhäfen bedeutend niedrigere Ziffern. Dagegen steht als einziger Lichtpunkt die Zunahme der Einklarierungen aus den Häfen von Christiania und Stockholm da, auf welche ein regelmässiger Dienst mit unserem Hafen unterhalten wird.

Rubrik V. Total der Einklarierungen in M³. brutto Inhalt.

	1904	1905	1906	**1907**
Ostsee u. weisses Meer, Finnischer Golf u.s.w.	733,753	687,442	671,746	**688,999**

Einklarierungen aus den Finnischen und Bothnischen Golfhäfen.

Häfen.	1904	1905	1906	**1907**	
Abo	—	9,294	9,270	—	M³. brutto.
Borga	4,738	4,018	—	—	" "
Brahestadt	—	2,366	—	—	" "
Christinestad	—	2,507	—	—	" "
Fredrikshamn . . .	—	—	2,366	**5,690**	" "
Transportieren	4,738	18,185	11,636	**5,690**	M³. brutto.

Häfen	1904	1905	1906	**1907**	
Per Transport . . .	4,738	18,185	11,636	**5,690**	M³. brutto.
Gamla Karleby . . .	7,880	—	—	—	„ „
Hango	—	6,943	—	—	„ „
Haukipudas	—	—	5,479	—	„ „
Helsingfors	6,275	7,241	3,920	**9,211**	„ „
Himango	2,567	—	—	—	„ „
Jacobstadt	—	4,521	9,333	—	„ „
Kasco	—	—	2,171	—	„ „
Kemi	15,243	15,611	5,479	—	„ „
Kötka	6,087	9,632	14,349	**4,559**	„ „
Lapvik.	4,956	—	15,991	—	„ „
Lovisa	2,145	—	—	**4,279**	„ „
Nicolaïstad	3,154	—	5,793	—	„ „
Räfsö	12,886	7,120	5,030	—	„ „
Raumö	9,620	3,154	3,777	**8,979**	„ „
Tornea.	3,154	5,030	—	—	„ „
Trangsund	7,712	3,439	—	—	„ „
Uleaborg	5,072	22,699	16,092	**9,188**	„ „
Wasa	—	—	7,874	**2,937**	„ „
Wyborg	5,972	8,179	5,166	**18,288**	„ „
Yxpilla.	3,912	7,199	827	**2,688**	„ „
Zusammen	101,373	118,953	112,917	**65,769**	M³. brutto.

Einklarierungen aus den russischen und deutschen Ostseehäfen und Dänemark.

Häfen	1904	1905	1906	**1907**	
Aalborg	—	1,673	—	**2,146**	M³. brutto.
Aarhuus	1,814	—	—	—	„ „
Danzig	53,666	71,448	59,371	**73,333**	„ „
Flensburg	—	—	957	**726**	„ „
Hadersleben.	—	—	236	—	„ „
Kiel	—	—	—	**15,927**	„ „
Kjerteminde	—	412	—	—	„ „
Königsberg	44,899	37,375	48,339	**39,892**	„ „
Kopenhagen	—	990	—	**925**	„ „
Kronstadt	35,027	7,268	26,476	—	„ „
Libau.	4,181	—	6,451	**5,951**	„ „
Memel	692	—	—	—	„ „
Narva.	—	10,705	3,924	—	„ „
Neufahrwasser	2,144	6,453	—	—	„ „
Nyköbing.	—	209	—	—	„ „
Orth	—	—	—	**281**	„ „
Pillau.	6,485	5,402	5,402	—	„ „
Transportieren . . .	148,908	141,935	151,156	**139,181**	M³. brutto.

Häfen	1904	1905	1906	**1907**	
Per Transport . . .	148,908	141,935	151,156	**139,181**	M³. brutto.
Reval	8,772	—	—	**2,507**	„ „
Riga	210,083	145,976	165,776	**133507**	„ „
Sonderburg	—	—	214	—	„ „
Stettin	98,498	88,540	98,014	**111,010**	„ „
St. Petersburg	55,663	48,761	30,343	**82,235**	„ „
Stralsund	—	—	—	**2,841**	„ „
Windau	4,195	7,351	18,207	**3,924**	„ „
Wismar	—	—	2,152	—	„ „
Zusammen	526,119	432,563	465,862	**475,238**	M³. brutto.

Einklarierungen aus dem Weissen Meer.

Häfen	1904	1905	1906	**1907**	
Archangel	81,310	140,511	91,816	**124,347**	M³. brutto.
Kola	—	11,532	—	—	„ „
Onega	—	—	—	**5,991**	„ „
Mesame	3,954	—	—	—	„ „
Solombal	14,980	—	6,553	**17.654**	„ „
Zusammen	100,244	152,043	98,369	**147,992**	M³. brutto.

Dieselbe Ursache, durch welche die Einklarierungen von schwedischen und nördlichen Häfen sanken, machte' auch in hohem Grade ihren Einfluss auf die Einklarierungen der finnischen und bothnischen Häfen geltend, bei denen entweder überhaupt keine oder viel geringere Einklarierungen vorkamen. Nur einzelne Häfen, wie Helsingfors, Lovisa, Raumö und Wyborg machten davon eine Ausnahme und geben höhere Ziffern an, aber die Endziffer ist, wie obige Tabelle zeigt, auch hier ansehnlich niedriger, als in vielen Jahren der Fall war.

Von den deutschen Ostseehäfen ubertraf Danzig, das im Jahr 1906 erheblich zurückgegangen war, die letztgenanntem Jahr vorangegangenen Jahre, wogegen Königsberg, das im vorigen Jahr gestiegen war, jetzt wieder einen Teil seines Fortschrittes preisgeben musste.

Kronstadt steht dieses Mal blanco, was vermutlich dem Umstande zuzuschreiben ist, dass in diesem Jahr alle Schiffe einklariert worden sind, als wären sie von Petersburg gekommen, aber wenn man die Ziffern von Petersburg dieses Jahrs denen von Kronstadt und Petersburg über das Jahr gegenüberstellt, dann ist der Fortschritt in diesem Jahre noch ziemlich ansehnlich.

Riga und Windau weisen eine ziemlich ansehnliche Abnahme auf, aber bei Stettin setzte sich die Zunahme des vorigen Jahrs fort.

Im Gegensatz zu andern Holzhäfen sind die Einklarierungen in denen des weissen Meers ziemlich ansehnlich gestiegen, besonders die von Archangel, wenn auch der Verlust des vorigen Jahres noch nicht eingeholt ist.

Rubrik VI; Total der Einklarierungen in M³. Brutto Inhalt.

	1904	1905	1906	**1907**
Kleine Fahrt . .	349,185	448,961	640,654	**587,876**

Diese Rubrik zeigt eine nicht unbeträchtliche Abnahme, hauptsächlich durch die niedrigen Ziffern von Bremen und Bremerhaven. Dagegen dauerte die im vorigen Jahr begonnene ansehnliche Zunahme von Hamburg fort.

Wie gewöhnlich geben wir jetzt eine Uebersicht der Anzahl und Art der im Jahr 1907 einklarierten Ladungen.

Anzahl und Art der in Amsterdam während des Jahrs 1907 einklarierten Ladungen.

Aus **Grossbritannien.**

	1904	1905	1906	**1907**
Stückgüter (general cargo)	231	234	236	**216**
„ u. Steinkohlen oder Cokes	318	298	411	**425**
„ und Salz	20	21	8	**40**
„ und Gusseisen	37	21	15	—
„ und Palmöl	38	32	30	**2**
„ unc Blechabfall	27	28	10	**3**
„ und Porzellanerde	—	27	14	**16**
„ und Amoniak	—	10	—	—
„ und Strontianerz	—	6	6	**7**
Petroleum	—	1	—	—
Salz	—	2	11	**4**
Salzsäure	—	1	—	—
Cokes	—	3	7	—
Porzellanerde	—	8	12	**23**
Creosot	—	1	—	—
Steinkohlen	87	206	242	**244**
Gusseisen	—	1	1	**1**
Eiserne Röhren	—	7	11	**2**
Maschinerieen	1	—	—	—
Transportieren	759	907	1014	**983**

	1904	1905	1906	**1907**
Per Transport	759	907	1014	**983**
Petroleum Residu	—	—	1	—
Melasse	—	—	1	—
Pech	10	—	—	—
Oxid	—	—	—	**1**
Gerste	—	—	—	**1**
Djattiholz	—	—	—	**1**
Diversen	69	—	—	— *)
In Ballast	8	10	8	**7**
	846	917	1024	**993**

Aus **Belgien.**

	1904	1905	1906	**1907**
Stückgüter	3	6	3	**1**
Stückgüter restant Ladung	—	5	—	—
In Ballast	9	2	8	**8**
	12	13	11	**9**

Aus **Deutschland.**

	1904	1905	1906	**1907**
Stückgüter	14	30	106	**133**
„ und Mehl	71	89	75	**65**
„ und Getreide	47	31	27	**34**
„ und Zucker	40	32	3	**5**
„ und Zucker und Getreide	—	1	2	—
„ und Holz	12	11	10	**7**
„ und Tabak	30	36	29	**11**
„ Malz und Bier	3	13	14	**4**
„ und Cacao	—	7	—	**1**
„ Getreide und Mehl	—	1	7	**14**
„ und Oel	—	1	1	—
„ und Eisen	—	—	—	**1**
Altes Eisen	—	—	—	**2**
Steine	—	1	—	—
Getreide	—	1	4	**4**
Schwefelsäure	—	1	—	—
Tabak	—	1	—	—
Zucker	—	1	1	**3**
Rohzucker	2	18	—	—
Holz	1	5	9	**3**
Diversen	36	—	—	— *)
In Ballast	5	8	6	**9**
	261	287	294	**296**

*) Durch mehr spezifizierte Aufnahme in diese Tabelle, fällt in diesem Jahr diese Rubrik weg.

Aus Norwegen.

	1904	1905	1906	1907
Stückgüter und Holz	51	45	48	38
Holz	33	11	16	12
Holz und Carbid	—	—	—	6
Schwefelerz	1	1	3	2
Stückgüter	—	10	7	—
Kupfererz	—	1	1	—
Diverse	8	—	—	—*)
Eis	—	—	1	—
In Ballast	1	1	2	2
	94	69	78	60

Aus Schweden.

	1904	1905	1906	1907
Holz	45	61	41	34
Holz und Eisen	11	7	6	4
Stückgüter und Holz	6	7	7	4
" und Eisen	—	2	2	5
"	—	1	—	—
Schwefelerz	—	1	—	—
Mehl	—	—	—	1
Calcium carbid	—	1	—	—
Graniterz	—	1	—	—
Granitstein	—	—	17	—
Eisenerz	17	—	1	—
Teer	2	4	3	3
Diverse	2	—	—	—*)
	83	85	77	51

Aus Dänemark.

	1904	1905	1906	1907
Getreide	—	2	—	—
Holz	1	—	—	—
In Ballast	—	1	—	3
	1	3	—	3

Aus Russland, Schwarzes Meer.

	1904	1905	1906	1907
Getreide	10	5	4	—
Petroleum	3	4	2	5
Holz	—	1	—	—
" und Getreide	—	1	—	3
Diverse	8	—	—	—*)
In Ballast	—	—	1	—
	21	11	7	8

*) Durch mehr spezifizierte Aufnahme in diese Tabelle, fällt in diesem Jahr diese Rubrik weg.

Aus **Russland, Ostsee.**

	1904	1905	1906	1907
Stückgüter	—	—	—	7
„ und Getreide	10	—	—	10
„ und Holz	—	—	—	6
Holz	92	60	76	50
„ und Oel	—	—	1	—
„ und Getreide	1	—	2	4
Teer	—	—	—	—
Getreide	—	12	2	1
Diverse	9	—	—	— *)
	112	72	81	78

Aus **Russland, Weisses Meer.**

	1904	1905	1906	1907
Holz	6	27	18	24
Holz und Getreide	—	—	—	1
	—	—	—	25

Aus **Oesterreich** und den **Donaufürstentümern.**

	1904	1905	1906	1907
Stückgüter und Holz	—	—	2	1
Holz und Mehl	—	—	—	2
Getreide und Holz	—	—	2	—
Schweres Holz	7	2	—	—
Calcium carbid	—	1	—	—
Diverse	2	—	—	— *)
	9	3	4	3

Aus **Italien** und **Mittell. Meer**, via **Portugal** und **Spanien.**

	1904	1905	1906	1907
Stückgüter, Wein, Salz, Asphalt, Marmor, Schwefel und Früchte	43	33	24	29
Stückgüter, Schwefelerz	—	6	—	6
Calcium Carbid	—	1	1	1
	43	40	25	36

Aus **Frankreich.**

	1904	1905	1906	1907
Stückgüter, Wein, Cognac, getrocknete Früchte, Harz, u.s.w.	27	26	26	26
Stückgüter	—	—	1	3
Granit	—	2	—	—
Diverse	—	—	—	— *)
In Ballast	2	3	3	3
	29	31	30	32

*) **Durch mehr spezifizierte Aufnahme in diese Tabelle fällt in diesem Jahr diese Rubrik weg.**

Aus Spanien und Portugal.

	1904	1905	1906	1907
Stückgüter	—	6	—	--
Eisenerz	1	—	2	—
Kupfererz	5	2	2	3
Schwefelerz.	—	2	—	2
Stückgüter, Wein, Früchte und Salz.	13	26	20	43
„ Wein und Blei	—	—	16	6
„ Rosinen, Salz	—	—	13	13
„ und Salz	—	2	—	—
Diverse.	1	—	—	—*)
	20	38	53	54

Aus Griechenland, der Türkei und Egypten.

	1904	1905	1906	1907
Stückgüter, Salz, Tabak, Wein, Korinthen, Rosinen, Amarillstein, u.s.w.	30	28	38	16
Stückgüter, Früchte, Rosinen, Magnesit	—	—	—	25
„ Rosinen, Wein und Getreide	—	—	—	2
	30	28	38	43

Aus Africa.

	1904	1905	1906	1907
Stückgüter.	—	—	—	1
Erdnüsse	—	—	—	1
	—	—	—	2

Aus Asien — Ost-Indien †).

	1904	1905	1906	1907
Stückgüter	—	34	—	—
Stückgüter und Tabak, Spezereien und Häute.	57	53	26	56
„ Tabak, Copra, Kaffee, Tee, u.s.w..	—	18	16	56
Häute und Bleierz.	—	2	—	—
Stückgüter und Arak.	—	—	—	2
Tabak	—	—	—	1
Getreide.	—	5	—	—
Holz	1	—	—	—
Reis	21	4	5	5
Leinsaat	9	9	3	2
Leinsaat en Kohlsaat	—	—	—	1
Diverse.	22	6	59	—
	110	131	109	123

*) Durch mehr spezifizierte Aufnahme in diese Tabelle fällt in diesem Jahr diese Rubrik weg.

†) Diese Angabe umfasst Brit. Indien, Niederl. Indien, Vorder- und Hinter-Indien.

Aus China.

	1904	1905	1906	1907
Stückgüter, Reis und Seide.	1	1	2	—

Aus Japan.

Stückgüter, Tee, Reis, Copra, Tabak u.s.w.	9	11	10	8

Aus Australien via Java.

Stückgüter, Blei-, Zink- und Kupfererz, Häute, Tabak, u.s.w.	30	25	31	38

Aus Algier.

Eisenerz	—	—	1	—

Aus Persien.

Reis	—	—	1	1

Aus Süd-Amerika.

Asphalt.	—	1	—	—
Stückgüter und Getreide	—	30	12	—
Stückgüter, Getreide und Mehl . . .	—	—	8	20
Leinsaat	8	2	7	2
Kaffee.	—	2	—	—
Getreide	—	—	9	11
Holz	—	—	1	—
Diverse.	23	—	—	—*)
	31	35	37	33

Aus Panama.

Cedernholz	5	—	—	—

Aus West-Indien und Suriname.

Stückgüter, Kaffee, Cacao, Palmholz, u.s.w..	27	27	27	28
Holz	3	3	1	—
Stückgüter und Holz.	—	—	—	—
Asphalt und Melasse.	1	—	4	1
	31	30	32	29

*) Durch mehr spezifizierte Aufnahme in diese Tabelle fällt in diesem Jahr diese Rubrik weg.

Aus Nord-Amerika.

	1904	1905	1906	**1907**
Stückgüter, Getreide und Mehl . . .	9	9	13	**13**
" und Leinsaat	—	—	4	—
Getreide	2	—	9	**3**
Petroleum	27	26	23	**19**
Holz	16	—	12	**12**
Gasöl	—	—	—	**2**
Baumwolle	—	9	—	—
Getreide und Mehl	1	—	—	—
Diverse	—	—	—	—*)
	55	44	61	**49**

Nordsee.

	1904	1905	1906	**1907**
Fisch (Häring)	44	24	16	**17**
Zum Reparieren	—	—	1	—
In Ballast	6	17	4	**3**
	50	41	21	**20**

Niederländische Häfen.

	1904	1905	1906	**1907**
Neu gebaut	7	2	4	**4**
Für Nebenladung	—	—	8	**6**
Stückgüter	—	—	—	**5**
Tabak	—	—	1	—
Maschinerieen	—	—	—	**1**
Salz	—	—	1	—
Restant Ladung Getreide	—	—	—	**1**
Diverse	38	34	4	—
In Ballast	181	249	310	**357**
	226	285	328	**374**

Wenn wir die hauptsächlichsten Einfuhrartikel zusammen nehmen, erhalten wir folgendes Verzeichnis von

Einklarierten Ladungen, abgeteilt nach der Sorte.

	1904	1905	1906	**1907**
Stückgüter, gemischte Ladung u. div.	1,437	1,393	1,511	**1,499**
Getreide, Reis und Leinsaat	60	53	44	**37**
Holz	205	179	176	**136**
Petroleum	31	32	26	**26**
Erz	33	17	10	**8**
Steinkohlen und Cokes	90	210	249	**244**
Pech	10	—	—	—
Zucker	2	19	1	**3**
Porzellanerde	—	8	12	**23**
Ballast	255	322	344	**392**
	2,123	3,233	2,373	**2,368**

*) Durch mehr spezifizierte Aufnahme in diese Tabelle fält in diesem Jahr diese Rubrik weg.

Ein vollständiges Bild der einklarierten Artikel geben diese Tabellen gleichwohl nicht. Es bedarf keines Beweises, dass von verschiedenen Artikeln, wie Getreide, Holz, Steinkohlen, Zucker mehr angeführt worden ist, als aus obigen Ziffern sich ergeben würde, sobald jedoch irgend ein anderer Artikel, und wäre seine Quantität verhältnismässig klein, beigeladen ist, stellt die Hafenverwaltung die Ladung nicht in die Rubrik des Artikels ein, welcher die Hauptladung ausmacht, sondern unter die Rubriken Stückgüter und eine endlose Variation anderer Artikel, wie aus den Tabellen „Anzahl und Art der Ladungen" hervorgeht und worunter man z. B 411 Ladungen Stückgüter und Steinkohlen und Cokes findet, wobei letztgenannte Artikel wahrscheinlich keinen unansehnlichen Bestandteil gebildet haben. So auch bei Getreideladungen, wobei oft die Dampfschiffe eine Decklast von Holz führen, wodurch diese Ladungen nicht unter Getreide, sondern unter Getreide und Holz gebucht werden und also in unserm tabellarischen Verzeichnis unter gemischten Ladungen vorkommen.

Uebrigens gibt dieses Verzeichnis keine Veranlassung zu besondern Bemerkungen. Auf den offiziellen Listen kommen ein Paar Rubriken vor, die wir der Merkwürdigkeit halber vermelden; wir finden nämlich daselbst als einklariert eine Ladung „*Touristen*" und 2 Ladungen Stückgüter und *Eier*.

Erstere bezieht sich auf einen Dampfer der Peninsular and Oriental Steamship Co., der im Laufe des Sommers unseren Hafen mit einer Gesellschaft Touristen besuchte, ohne Güter zu laden und zu löschen; die zweite bezog sich auf Dampfer, die u. a. eine ansehnliche Quantität Eier an Bord hatten, die in einem russischen Ostseehafen geladen waren.

Gewohnheitsgemäss lassen wir noch eine Tabelle folgen, welche eine Uebersicht der einklarierten Holzladungen gibt.

Holzladungen in Amsterdam einklariert.

Länder der Herkunft.	Ganz mit Holz beladen.						Teilweise mit Holz beladen.					
	1902	1903	1904	1905	1906	**1907**	1902	1903	1904	1905	1906	**1907**
Russland, Ostsee . . .	80	87	92	60	76	**50**	4	5	1	—	2	**10**
Russland, schwarz. Meer	—	—	—	1	—	—	—	—	2	1	—	**3**
Russland, weisses Meer	—	—	6	27	18	**24**	—	1	2	—	—	**1**
Norwegen.	36	19	33	11	16	**12**	53	53	51	45	48	**44**
Schweden.	60	31	45	61	43	**34**	17	19	17	14	13	**8**
N. und S. America . .	12	16	16	9	13	**12**	—	—	—	—	—	—
Deutschland.	1	2	1	5	9	**3**	23	32	13	11	10	**7**
Ost-Indien	1	—	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—
West-Indien.	1	2	3	—	1	—	24	1	27	—	27	**26**
England.	1	—	—	—	—	**1**	—	—	—	—	—	—
Oesterreich und Donau Fürstentümer. . . .	3	5	7	2	3	—	2	7	2	—	4	**3**
Andere, nicht genannte Länder	2	—	1	3	1	—	—	2	—	26	—	—
Total . . .	197	162	205	179	176	**136**	124	120	116	97	114	**102**

Nach der Nationalität gerechnet, veränderte sich das Verhältnis wenig; die niederländische Flagge blieb andern Flaggen gegenüber in demselben Verhältnis.

Anteil der niederländischen Flagge an den Einklarierungen in Amsterdam.

1903.	1904.	1905.	1906.	**1907.**
55 pCt.	55 pCt	54 pCt.	54 pCt.	**54** pCt.

Auch das Verhältnis der Anzahl einklarierter Dampfer unter niederländischer Flagge blieb dasselbe.

Anteil der niederländischen Flagge an den Einklarierungen von Dampfschiffen in Amsterdam.

1903.	1904.	1905.	1906.	**1907.**
54 pCt.	54 pCt.	54 pCt.	52 pCt.	**52** pCt.

Angekommene Schiffe in Amsterdam,

nach der Sorte und Nationalität.

FLAGGE	Dampfer.	Segelsch.	Total 1905	Dampfer.	Segelsch.	Total 1906	Dampfer.	Segelsch.	**Total 1907**
Niederländische . .	1115	95	1210	1167	123	1290	**1127**	**148**	**1275**
Britische.	545	3	548	591	1	592	**608**	**5**	**613**
Deutsche.	200	2	202	216	6	222	**213**	**30**	**243**
Norwegsche	125	14	139	88	11	99	**104**	**3**	**107**
Schwedische. . . .	77	5	82	120	1	121	**89**	**1**	**90**
Dänische.	16	9	25	21	6	27	**9**	**4**	**13**
Russische	4	1	5	1	1	2	**5**	—	**5**
Spanische	4	—	4	3	—	3	**4**	—	**4**
Italienische.	—	1	1	2	—	2	—	**1**	**1**
Französische. . . .	—	2	2	2	—	2	—	—	—
Oesterreichische . .	1	—	1	2	—	2	**3**	—	**3**
Belgische	12	—	12	10	—	10	**14**	—	**14**
Griechische	2	—	2	1	—	1	—	—	—
Total	2101 +	132	2233	2225 +	149	2373	**2176 +**	**192**	**2368**

Wie aus obiger Tabelle hervorgeht, sind die übrigen Nationalitäten auch so ziemlich in demselben Verhältnis zu einander geblieben. Die britischen, deutschen, norwegischen und belgischen Flaggen sind etwas höher, die schwedische und dänische etwas niedriger.

Der Anteil der verschiedenen Flaggen betrug in 1907:

für die Niederländische	Flagge	± **54**	pCt.	gegen	54	pCt.	in 1906
„ „ Britische	„	± **26**	„	„	25	„	„ 1906
„ „ Deutsche	„	± **10**	„	„	9	„	„ 1906
„ „ Norwegische	„	± **4**	„	„	4	„	„ 1906
„ „ Schwedische	„	± **4**	„	„	5	„	„ 1906
„ „ übrigen Flaggen		± **2**	„	„	3	„	„ 1906

Angekommene Schiffe in Amsterdam,

nach den Monaten.

	Anzahl Dampf.	Segel.	Total.	Brutto Inhalt in M³.
Januar	160	2	162	676.223
Februar	142	3	145	560.367
März	181	8	189	774.630
April	184	19	203	798.191
Mai	193	26	219	784.827
Juni	183	20	203	715.097
Juli	182	7	189	683.740
August	182	11	193	728.774
September	186	14	200	713.765
October	203	18	221	767.374
November	207	31	238	827.888
December	173	33	206	670.926
	2,176	192	2,368	8.701.802

Die Anzahl ausklarierter Schiffe hält natürlich gleichen Schritt mit derjenigen der einklarierten Schiffe und war also etwas niedriger, als im Jahr 1906. Es wurden *ausklariert* **2351** Schiffe gegen 2370 in 1906 und 2251 in 1905. Davon waren in Ballast 782 Schiffe oder etwa 33 pCt., ein Verhältnis, welches Jahr für Jahr so ziemlich gleich bleibt. Im Jahr 1906 war dieses 34 pCt. und in 1905 auch 33 pCt. Der grösste Teil davon sind Dampfschiffe, die nach Löschung ihrer Ladung hier, in Ballast nach einem englischen Kohlenhafen gehen. Bemerkenswert ist übrigens, dass die Anzahl beladener Schiffe nach Dänemark, England, dem Mittelmeer und der Levante im Verhältnis nicht unansehnlich zugenommen hat. Auch die Anzahl beladener, nach Ostindien ausklarierter Schiffe ist grösser, als in vorigen Jahren.

Die Anzahl der mit Cokes beladenen Schiffe hier nahm wieder zu und betrug **27** gegen 25 im Jahr 1906.

Ausklariert wurden nach der Anzahl Schiffe:

BESTIMMUNG.	In 1905		In 1906		In **1907**	
	Total	In Ballast	Total	In Ballast	Total	In Ballast
Gross Britannien	1149	365	1234	421	**1211**	**416**
Deutschland	323	11	328	13	**327**	**13**
Dänemark	8	2	11	1	**23**	**1**
Norwegen	64	1	62	3	**57**	**2**
Schweden	25	6	26	2	**81**	—
Russland	41	19	32	11	**46**	**11**
Belgien	20	7	16	9	**9**	**3**
Frankreich	27	1	27	—	**27**	**1**
Spanien und Portugal	45	2	35	1	**43**	**1**
Italien	15	—	37	1	**40**	—
Mittell. Meer, Griechenland, Türkei, Levante, Donau und Egypten	54	1	32	—	**45**	**1**
Afrika	4	3	15	—	—	—
Ost-Indien	66	—	73	—	**77**	—
West Indien und Suriname	30	—	30	1	**26**	—
Britisch-Indien	—	—	2	—	**2**	—
Australien	2	—	8	—	**4**	—
Nord-Amerika und Canada	19	17	16	16	**15**	**15**
Süd-Amerika	24	2	23	—	**24**	**3**
Nordsee (zur Fischerei)	34	34	—	—	**30**	**30**
Niederländische Häfen	299	263	363	369	**308**	**285**
China	—	—	—	—	—	—
Madeira	1	—	—	—	**1**	—
Haïti	1	1	—	—	—	—
Total Anzahl Schiffe	2251	735	2370	818	**2351**	**782**
Vom Total in Ballast	—	33 pCt.	—	34 pCt.	—	**33** pCt.

Ausklarierungen nach der Art der Ladung während 1907.

Ausklariert:	*Art der Ladung:*
nach Grossbritannien	Stückgüter 474, Stückgüter, Heu und Torfstreu 278, Restant Ladung Stückgüter 8, Restant Ladung Holz 13, Restant Ladung Tabak 5, Restant Ladung Gasöl 1, Restant Ladung Eisen 1, Erz 2, Reis 5, liquid fuel 3, Zucker 1, Touristen 1, Oel 3, Ballast 416.
nach Deutschland	Stückgüter 259, Stückgüter und Tabak 4, Restant Ladung Stückgüter 45, Restant Ladung Getreide 1, Restant Ladung Petroleum 3, Restant Ladung Früchte 1, Holz 1, Ballast 13.
" Russland (Weisses Meer) .	Ballast 15.
" Russland (Ostsee)	Stückgüter 30, Cokes 10, Ballast 3.
" Russland (Schwarzes Meer)	Ballast 3.
" Norwegen	Stückgüter 50, Cokes 5, Ballast 2.
" Schweden	Stückgüter 21, Cokes 10.
" Dänemark	Stückgüter 19, Cokes 2, Dachziegel 1, Ballast 1.
" Frankreich	Stückgüter und Käse 26, Ballast 1.
" Portugal und Spanien . . .	Stückgüter 38, Tabak 4, Ballast 1.
" Italien	Stückgüter und Kartoffelmehl 40.
" Griechenland, Türkei und Egypten	Stückgüter, Eisen und Stahl 44, Ballast 11.
" Süd-Amerika	Stückgüter 21, Ballast 3.
" Niederländisch-Indien . . .	Stückgüter 76, Guano 1.
" Britisch-Indien	Stückgüter 2.
" West-Indien und Suriname	Stückgüter 26.
" Madeira	Steinkohlen 1.
" Nord-Amerika	Ballast 15.
" Australien	Stückgüter 4.
" Niederländischen Häfen . .	Stückgüter 2, Restant Ladung Stückgüter, Getreide und Mehl 11, Restant Ladung Holz 8, Restant Ladung Petroleum 1, Hafer 1, Ballast 285.
" Belgien	Stückgüter 2, Restant Ladung Holz 1, Restant Ladung Tabak und Stückgüter 3, Ballast 3.
" der Nordsee	Ballast 30.

Von den ausklarierten Schiffen führten, wie aus der folgender Tabelle hervorgeht, 1253 die niederländische Flagge, also über **53** pCt. gegen 54 pCt. im Jahr 1906. Für die übrigen Flaggen blieb das Verhältnis so ziemlich gleich.

Abgegangene Schiffe von Amsterdam in 1907,

nach der Sorte und Nationalität.

FLAGGE.	Dampfschiffe. Anzahl.	Segelschiffe. Anzahl.	**Total 1907.**
Niederländische	1126	127	**1253**
Britische	615	5	**620**
Deutsche	211	27	**238**
Norwegische	104	4	**108**
Schwedische	90	1	**91**
Dänische	9	4	**13**
Belgische	15	—	**15**
Spanische	4	—	**4**
Russische	5	—	**5**
Oesterreichische	3	—	**3**
Griechische	—	—	—
Französische	—	—	—
Italienische	—	1	**1**
Total	2182	169	**2351**

Von Amsterdam abgegangene Schiffe,

nach Monaten.

	Anzahl.	Brutto Inhalt in M³.
Januar	176	690.953
Februar	150	576.406
März	196	824.159
April	190	768.264
Mai	206	764.964
Juni	239	759.961
Juli	181	645.597
August	202	735.699
September	197	723.583
October	203	695.170
November	232	862.803
December	179	695.850
	2,351	8.743.409

Wenn wir behufs näherer Betrachtung des Zustandes der niederländischen Kauffahrteiflotte den weiter unten aufgenommenen offiziellen Bestand überblicken, so ergibt sich, dass die *Anzahl* Schiffe erheblich abgenommen, dass aber der *Inhalt* etwas zugenommen hat. Die Abnahme ist durch die grosse Anzahl Tjalken entstanden, die im Jahr 1907 verunglückt oder von der Aussen- nach der Binnenfahrt übergegangen sind.

Die Flotte bestand am 31. Dec. 1907 aus:

	727	Schiffen, messend	**1,266,238** M³.
gegen am 31 Dec. 1906	775	„ „	1,218,236 „
also eine *Abnahme* von	48 Schiffen		
		und eine *Zunahme* von	48,002 M³.

Auch dieses Jahr war der Unterschied im Nettoinhalt durch Nachmessung von wenig Bedeutung.

Die Anzahl *Dampfschiffe* betrug 31. Dec. 1907:

	292	Dampfschiffe, messend	**1,125,815** M³.
gegen am 31 Dec. 1906	283	„ „	1,066,962 „
also eine *Zunahme* von	9	Dampfschiffen, und von	58,853 M³.

An 27 Dampfschiffe, messend 112,079 M³. wurden im Jahr 1907 zum ersten Male Seebriefe verabreicht, wogegen jedoch 18 Dampfschiffe, messend 51,953 M³. durch Verkauf nach dem Ausland aus der niederländischen Kauffahrteiflotte gestrichen wurden.

Die 27 erstgenannten Dampfschiffe, wovon 4 aus dem Ausland angekauft und die übrigen neu gebaut wurden, sind von ansehnlich grösserem Charter, als die verkauften Dampfschiffe, die grossenteils wahrscheinlich gerade aus diesem Grund veräussert worden sind. Der durchschnittliche Inhalt der neuen Dampfschiffe ist **4151** M³. gegen 2886 M³. der verkauften. In 1907 ging kein einziges Dampfschiff durch einen Seeunfall verloren.

Die Anzahl *Segelschiffe* betrug ult. Dec. 1907:

	435	Segelschiffe, messend	**140,423** M³.
gegen am ult. Dec. 1906	492	„ „	151,274 „
also eine *Abnahme* von	57	Segelschiffen und von	10,851 M³.

Im Gegensatz zu den letzten Jahren, wo durch die für die Küstenfahrt in die Fahrt gebrachten Tjalken die Anzahl der Seeschiffe regelmässig zunahm, ist dieses Jahr für die Segelflotte eine Abnahme zu konstatieren, weil, wie gesagt, eine Anzahl Tjalken der Aussenfahrt entzogen wurden, verunglückten, zu alt waren u. s. w., wogegen nur eine kleine Anzahl neuer Fahrzeuge in die Fahrt gekommen ist, was sich leicht durch die schlechten Zeiten auf dem Gebiet der Schiffahrt erklären lässt.

Bei den grösseren Seefahrzeugen kamen wenig Veränderungen vor und hatte deren Anzahl am 31. December 1907 nur um 2 abgenommen.

Der Dampfschiffsraum *nahm* im Jahr 1907 um mehr als 5 pCt., wie im Jahr 1906, *zu;* der Segelschiffsraum *nahm* um mehr als 7 pCt. gegen 2 pCt. in 1906, *ab.*

Umgerechnet in Tonnen von 2.83 M³. erhält man folgende Uebersicht über

Die Niederländische Kauffahrteiflotte.

	Segelschiffe.		Dampfschiffe.		Total.	
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.
1897 . . .	441	95,100	171	200,728	612	295,828
1898 . . .	429	88,183	176	213,742	605	301,925
1899 . . .	432	84,268	192	235,840	624	320,108
1900 . . .	425	78,577	213	268,206	638	346,783
1901 . . .	417	75,408	235	306,694	652	382,102
1902 . . .	436	72,911	257	334,398	693	407,309
1903 . . .	439	58,239	268	338,433	707	396,672
1904 . . .	463	58,619	269	341,289	736	399,908
1905 . . .	479	54,546	271	356,784	750	411,330
1906 . . .	492	53,454	283	377,018	775	430,472
1907 . . .	**435**	**49,620**	**292**	**397,814**	**727**	**447,434**

Folgende Tabelle gibt eine Uebersicht über die Zusammensetzung der niederländischen Kauffahrteiflotte während der letzten vier Jahre.

Zusammensetzung der Niederländischen Kauffahrteiflotte.

Sorte der Schiffe.	31 Dec. 1904.		31 Dec. 1905.		31 Dec. 1906.		31 Dec. 1907.	
	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen
Fregatten	5	8,210	3	5,432	3	5,432	3	5,432
Barken	15	14,988	10	12,777	9	11,007	8	9,991
Brikken	1	298	—	—	—	—	—	—
Schunerbrikken	3	457	1	188	3	188	—	—
Schuner	50	7,628	52	7,825	51	7,206	53	7,379
Galjooten	3	379	3	366	3	366	2	230
Koffen	1	65	3	230	2	230	2	128
Tjalken	317	20,227	328	20,333	341	20,987	298	18,654
Andere Sorten von Segelschiffen	72	6,367	79	7,395	81	8,038	69	7,805
Dampfschiffe	269	341,289	271	356,784	283	377,018	292	397,815
Total	736	399,908	750	411,330	775	430,472	727	447,434

VERGLEICHENDE TABELLE der Niederländischen Kauffahrteiflott

Sorte der Schiffe.	Anwesend am 31 Dec. 1906.		Verunglückt, abgetakelt u.s.w., nach in 1907 eingelaufenen Berichten.		Schiffe welche in 1907 zum ersten mal Seebriefe empfingen.	
	Anzahl.	M³.	Anzahl.	M³.	Anzahl.	M³.
Fregatten	3	15,374	—	—	—	—
Barken	9	31,150	1	2,874	—	—
Schunerbrikken .	1	533	1	533	—	—
Schuner.	51	20,393	1	413	3	917
Galjooten	3	1,037	1	388	—	—
Koffen	3	648	1	285	—	—
Tjalken.	341	59,393	59	9,300	16	2,847
Alle andere Sorten von Segelschiffen. . . .	81	22,746	21	3,074	9	2,416
Dampfschiffe. . .	283	1,066,962	18	51,953	27	112,079
Total . .	775	1,218,236	103	68,820	55	118,259

1 December 1906 und 31 December 1907.

ffe, wo sich bei Erneuerung des Seebriefs zeigte, dass der Netto Inhalt oder die Sorte verändert war.				Bestand der Niederländischen Kauffahrteiflotte am 31 December 1907.	
Früher bekannt.		Jetzt bekannt.			
[Anzahl.]	M³.	Anzahl.	M³.	Anzahl.	M³.
—	—	—	—	3	15,374
—	—	—	—	8	28,276
—	—	—	—	—	—
1	287	1	273	53	20,883
—	—	—	—	2	649
—	—	—	—	2	363
7	1,308	7	1,158	298	52,790
—	—	—	—	69	22,088
5	13,943	5	12,670	292	1,125,815
3	15,538	13	14,101	727	1,266,238

Die **amsterdamsche Flotte** weist wieder einen ziemlich ansehnlichen Fortschritt auf, der selbst ansehnlicher ist, als in einer Anzahl vorhergehender Jahre der Fall war.

Die *Segelflotte* veränderte sich nicht, sie bestand, wie im Jahr 1906, aus nur 3 Schiffen.

Die *Dampferflotte* nahm sowohl hinsichtlich der Anzahl, wie des Inhalts ansehnlich zu. Sie bestand

am 31. Dez. **1907**	aus **160** Dampfern	mit Br. **332,558**	und Netto **211,915** Tonnen.
gegen „ „ „ 1906	„ 152 „	„ „ 302,063	„ „ 191,371 „
also eine Zunahme von	8 Dampfern	mit Br. 30,495	und Netto 20,544 Tonnen.

während 18 Dampfer mit einem Inhalt von mehr als 47,000 Tonnen am 31 Dec. 1907 für Rechnung amsterdamscher Reedereien in Anbau waren.

Bestand der Amsterdamschen Reedereien am 31. December 1907.

Reedereien.	*Anzahl.*	*Inhalt.* Brutto.	Netto.
Duinker & Goedkoop . . .	3 Segelschiffe messend	907 Tonnen	775 Tonnen.
A. *Segelschiffe.* Total . .	3 Segelschiffe messend	907 Tonnen	775 Tonnen.

				Brutto Tonnen.	Netto Tonnen.
W. H. Berghuys	3	Dampfer	messend	2,282	1,742
Holl. Scheepvaart Maatschappij . .	2	„	„	1,497	757
Holl. Stoomboot Maatschappij . . .	7	„	„	7,329	4,048
Kon. Ned. Stoomboot Maatschappij	35	„	„	40.407 ± 3 600	24,703 2 in Bau
Kon. Paketvaart Maatschappij . . .	50	„	„	70,353 ± 19,000	43,183 10 in Bau
Kon. West-Indische Maildienst . .	8	„	„	14,404 ± 12,760	9,044 4 in Bau
Nederl. Stoomvaart Mij. „Oceaan".	4	„	„	13,075	8,348
Stoombootreederij „Baltic"	2	„	„	2,484	1,537
Stoomvaart Mij. „Amstel"	2	„	„	3,629	2,281
Stoomvaart Mij. „Amsterdam" . .	2	„	„	6,095	3,914
Stoomboot Mij. „Hillegersberg" . .	1	„	„	1,607	1,008
Stoomvaart Mij. „Nederland" . . .	21	„	„	94,176 ± 11,700	62,860 2 in Bau
Stoomvaart Mij. „Oostzee"	7	„	„	12,515	7,835
Vrachtvaart Mij. „Bothnia"	4	„	„	8,498	5,429
Zuid-Amerika Lijn	6	„	„	28,588	18,940
Java-China-Japanlijn	6	„	„	25,619	16,286
B. *Dampfschiffe.* Total. .	160	Dampfschiffe	messend	332,558	211,915

Total *Segelschiffe* und *Dampfschiffe* 163 Schiffe, messend Brutto 333,465 und netto 212,690 Tonnen, nebst in Bau 18 Dampfer van 47,060 Tonnen.

Die ganze *amsterdamsche Flotte* bestand also:

	am 31. Dez. **1907**	aus **163**	Schiffen mit. Br.	**333,465**	und Netto	**212,690**	Tonnen	
gegen	„ „ „ 1906	„ 155	„ „	„ 302,970	„ „	192,146	„	

also eine Zunahme von mit. Br. 30,495 und Netto 20,544 Tonnen.

oder etwas über 10 pCt. des Bruttoinhalts, welche Zunahme für die *Dampfschiffe* ebenfalls 10 pCt. beträgt. Gegenüber der Zunahme der ganzen niederländischen Kauffahrteiflotte sind diese Ziffern, wie im vorigen Jahr, sehr günstig für die Reederei in unserer Stadt.

Uebersicht der Amsterdamschen Flotte.

Ult. Dez.	SEGELSCHIFFE				DAMPFSCHIFFE				TOTAL			
	Anzahl	Tonnen	in Bau		Anzahl	Tonnen	in Bau		Anzahl	Tonnen	in Bau	
			Anzahl	Tonnen			Anzahl	Tonnen			Anzahl	Tonnen
1903	11	6,521	1	± 250	145	261,230	4	„ 11,700	156	267,751	5	± 11,950
1904	4	5,404	—	—	144	264.004	8	„ 13,450	151	269,793	8	„ 13,450
1905	5	2,518	—	—	150	281,411	10	„ 40,950	155	283,929	10	„ 40,950
1906	3	907	—	—	152	302,063	15	„ 49,100	155	302,970	15	„ 49,100
1907	**3**	**907**	—	—	160	332,558	18	„ 47,060	163	333,465	18	„ 47,060

Auch im Verhältnis der Stärke der amsterdamschen Kauffahrteiflotte gegenüber derjenigen der ganzen niederländischen Flotte ist eine Zunahme zu bemerken und betrug erstere

in 1903 . . . . ± 44 pCt.
„ 1904 . . . . „ 43 „
„ 1905 . . . . „ 44 „
„ 1906 . . . . „ 44 „
„ **1907** . . . . „ **47** „

der ganzen Flottenstärke.

Im Jahr 1907 wurden keine neuen Reedereien in hiesiger Stadt errichtet. Die Stoombootmaatschappij Hollandia liquidierte, nachdem sie ihr letztes Dampfschiff verkauft hatte. Der Natur der Sache nach gaben die Zeitverhältnisse wenig Anlass, um allgemeine Frachtfahrer in die Fahrt zu bringen; nur die Reederei der Firma W. H. Berghuys und die Stoomvaartmaatschappij Amstel brachten im Jahr 1907, jede ein Dampfschiff von dieser Kategorie in die Fahrt; aber die Gesellschaften, welche geregelte Dampferlinien in Betrieb haben, wie die Kon. Ned. Stoombootmaatschappij, die Kon. Paketvaartmaatschappij, der Koninklijk West-Indische Maildienst und die Stoomvaartmaatschappij Nederland nahmen kräftige Massregeln, um ihre Flotten zu vergrössern oder auf der Höhe der Zeit zu halten.

Neue Dampfschiffe wurden in die Fahrt gebracht: von der Kon. Nederl. Stoombootmaatschappij die Dampfer *Venus*, *Vesta* und *Vulcanus*, von der Kon. Paketvaartmaatschappij die Dampfer *Brandon*, *Djambi* und *'s Jacob*, von der Stoomvaartmaatschappij Amstel der Dampfer *Amsteldam* und von der Stoomvaartmaatschappij Nederland die Maildampfer *Grotius* und *Vondel* und die Frachtboote *Celebes* und *Lombok*, während vom Ausland durch die Firma W. H. Berghuys der Dampfer *Nicolaas* angekauft wurde.

Verkauft wurden nach dem Auslande: von der Hollandsche Stoombootmaatschappij der Dampfer *Propatria* nach Italien, von der Kon. Ned. Stoombootmaatschappij der Dampfer *Pollux* nach Griechenland, von der Stoombootmaatschappij Hollandia der Dampfer *Constance* nach Deutschland und von der Stoomvaartmaatschappij Nederland die Dampfer *Prins Hendrik* und *Prinses Sophie* nach Hamburg.

Im Gegensatz zu den letzen Jahren nahm die **Weltflotte** im Jahr 1907 an Umfang nicht zu; durch geringeren Anbau, dessen Kennzeichen schon Ende 1906 hervortraten und auf welche wir in unserem Bericht über dieses Jahr hinwiesen, erhielt unsere Flotte etwa 140,000 Tonnen weniger neuen Schiffsraum, als im vorigen Jahre.

Nach Lloyds Uebersicht des Schiffsbaus im Jahr 1907 wurden folgende Schiffe über 100 T. in diesem Jahre abgeliefert:

Schiffe gebaut und abgeliefert in 1907.

	DAMPFSCH.		SEGELSCH.		TOTAL
	Anzahl	br. Tonnen	Anzahl	br. Tonnen	br. Tonnen
In Grossbritannien.........	752	1,581,521	89	26,369	1,607,890
„ anderen Ländern.........	681	1,070,913	266	99,285	1,170,198
Total.................	1433	2,652,434	355	125,654	2,778,088
gegen in 1906	—	2,794,046	—	125,717	2,919,763
also eine *Abnahme* des Anbaus in 1907 von		141,612		63	141,675

Ausserdem nahm die Weltflotte durch Verunglücken u. s. w. um 488,000 Tonnen für Dampfboote und 306,000 Tonnen für Segelschiffe ab, so dass die totale Zunahme der Weltflotte im Jahr 1907 auf 1,984,800 Tonnen geschätzt werden kann. Die Segelflotte *nahm* um 180,000 Tonnen *ab*, die Dampferflotte *nahm* um 2,164,800 Tonnen *zu*.

Die in Gross-Britannien gebauten Seeschiffe repräsentierten 71½ pCt. des Baus van Seeschiffen in der ganzen Welt und waren für folgende Länder bestimmt:

Schiffe gebaut auf Werften in Grossbritannien in 1907.

	DAMPFSCH.		SEGELSCH.	
	Anzahl	br. Tonnen	Anzahl	br. Tonn.
Für Grossbritannien	512	1,046,692	23	12,627
„ Oesterreich-Ungarn . . .	21	87,758	—	—
„ Britische Kolonieen . . .	44	69,784	9	2,640
„ Norwegen	18	56,328	—	—
„ Frankreich.	20	51,696	—	—
„ Italien	7	47,606	—	—
„ Deutschland	15	44,788	—	—
„ Brasilien	31	37,052	30	3,670
„ Niederland.	9	36,449	—	—
„ Schweden	8	20,747	—	—
„ übrige Länder	67	82,621	27	7,432

Schiffe gebaut ausserhalb Grossbritanniens in 1907.

	DAMPFSCH.		SEGELSCH.	
	Anzahl	br. Tonnen	Anzahl	br. Tonn.
In Niederland	51	64,003	9	4,620
„ Deutschland	158	267,817	30	7,186
„ Belgien	7	11,170	11	5,372
„ Frankreich	37	59,548	13	2,087
„ Dänemark	22	27,434	7	1,385
„ Norwegen	81	57,421	1	135
„ Schweden	26	11,488	2	293
„ Ver. Staaten von N.-Amerika	178	418,048	77	56,627
„ Japan	49	62,398	29	3,856
„ Britische Kolonieen	49	34,740	48	11,703
„ Italien	8	41,907	23	2,759
„ übrige Länder	15	14,939	16	3,262

Nach obiger Tabelle nimmt der lokale Schiffsbau von Niederland den fünften Rang ein.

Rechnet man die für fremde Rechnung in Grossbritannien gebauten Schiffe zu den in den Ländern selbst gebauten hinzu, dann erhält man als Ergebnis, dass im Jahr 1907 total gebaut sind für Rechnung von:

Grossbritannien	1,059,000	Tonnen.
Ver. Staaten von N.-Amerika	475,000	„
Deutschland	320,000	„
Britische Kolonieen	118,000	„
Norwegen	114,000	„
Frankreich	113,000	„
Niederland	105,000	„
Italien	91,000	„
Oesterreich Ungarn	88,000	„
Japan	66,000	„
Brasilien	41,000	„
Schweden	32,000	„
Dänemark	29,000	„
Belgien	16,000	„

und nimmt also hier Niederland den siebten Rang ein.

Aus den Ziffern des Tonneninhalts der Segelschiffe geht

hervor, dass ausschliesslich Schiffe von kleinem Charter gebaut worden sind.

Mit Ausnahme der Britischen Kolonieen, Japans, Schwedens und Amerikas, wo auch noch *hölzerne* Dampfschiffe gebaut werden, wurden alle Dampfer aus *Stahl* gebaut.

Die Anzahl grosser Dampfer, wiewohl ansehnlich grösser, als in früheren Jahren, nimmt in den letzten vier Jahren nicht so stark zu, wie früher. Lloyds vermeldet, dass in Grossbritannien während der Jahre 1892/5 durchschnittlich 8 Dampfer von 6000 Tonnen und darüber zu Wasser gelassen wurden, in den folgenden vier Jahren 1896/99 betrug dies 25 und für die Jahre 1900/03 39; für die Jahre 1904/07 sank diese Ziffer auf durchschnittlich 27 per Jahr. Aber von Schiffen über die 10,000 Tonnen wurden während 1892/95 durchschnittlich 3 per Jahr zu Wasser gelassen, während 1896/99 17 per Jahr — 1900/03 32 per Jahr und während 1904/7 20 per Jahr.

Während des Jahrs 1907 wurden in Grossbritannien 6 Dampfschiffe von 10 bis 12,000 Tonnen zu Wasser gelassen. Die Anwendung von Turbinen Dampfkraft nimmt stets zu.

Der ganze **Weltschiffsbau** betrug:

	Anzahl Dampf- und Segelschiffe.	
in 1901	1,538	2,617,539
„ 1902	1,650	2,502,755
„ 1903	1,650	2,145,631
„ 1904	1,643	1,987,935
„ 1905	1,576	2,514,922
„ 1906	1,836	2,919,763
„ **1907**	**1,788**	**2,778,088**

Wenn auch der Bau über 1907 140,000 Tonnen geringer ist, als im vorigen Jahr, so übertrifft die Ziffer nichts destoweniger noch alle dem Jahr 1906 vorangehenden Jahre und ist wahrscheinlich dem tatsächlich bestehenden Bedürfnis des Weltverkehrs gegenüber noch zu gross, wenn man dabei auch berücksichtigt, dass ein grosser Teil der Zunahme

für regelnämige Passagierslinien bestimmt ist und dass darunter auch das vorkommt, was an Trawlers und andern nicht direkt für den Transportdienst bestimmten Fahrzeugen gebaut ist.

Zweifellos breitet sich der Handelsverkehr fortwährend stark aus, der Steinkohlenexport von Grossbritannien stieg von 34,000,000 Tonnen in 1906 auf **55,500,000** Tonnen in 1907, die Getreidetransporte von in grösserer Entfernung liegenden Ländern, wie die Platastaaten, Australien, Westküste von Amerika erfordern vährend längerer Zeit Material, aber nach der Ueberzeugung Vieler übertrifft der verfügbare Raum noch stets das für den Weltverkehr nötige Tonnenmass.

Wie ansehnlich der Weltverkehr zur See sich ausbreitet, geht aus der Statistik über diesen Verkehr im Jahr 1905 hervor, welche vom deutschen statistischen Bureau kürzlich veröffentlicht wurde, wenn man daneben die Ziffern desselben, vom norwegischen Bureau für Statistik zusammengestellten Verkehrs über das Jahr 1888 setzt.

Die folgenden Ziffern geben das Tonnenmass in 1000 Registertonnen von den angekommenen Schiffen in den verschiedenen Ländern an:

	1888	1905	Zunahme in percenten
England	37,249	48,332	30
Vereinigte Staaten	13,368	30,983	132
Frankreich	15,450	21,887	42
Deutschland	9,442	19,130	103
Spanien	11,974	15,769	32
Japan	1,486	14,373	867
Portugal	3,603	14,043	290
Italien	7,373	12,722	73
Niederland	5,336	11,741	118
Belgien	4,913	11,615	136
Russland	7,413	11,375	53

Nach denselben Angaben war der Anteil der verschiedenen Länder in diesem Verkehr, nach Percenten gerechnet, folgender:

	1888	1905	Unterschied
England	28.36	20.85	—7.51
Vereinigte Staaten	10.18	13.36	+3.18
Frankreich	11.77	9.44	—2.33
Deutschland	7.19	8.26	+1.07
Spanien	9.12	6.80	—2.32
Japan	1.13	6.20	+5.07
Portugal	2.74	6.06	+3.32
Italien	5.62	5.50	—0.12
Niederland	4.06	5.07	+1.01
Belgien	3.74	5.01	+1.27
Russland	5.64	4.91	—0.73

Der Weltverkehr würde also nach der erstgenannten Statistik seit dem Jahr 1888 mit reichlich 80 pCt. zugenommen haben; aber auch die Welthandelsflotte nahm während dieser Zeit ansehnlich zu.

Sie betrug in Netto Registertonnen:

	Dampfsch.	Segelsch.	Total.
in 1889	7,748,000	11,081,000	18,829,000
„ 1907	20,014,000	7,246,000	27,260,000

Was in Percenten ausgedrükt eine Zunahme von beinahe 50 pCt. bedeutet, in Wirklichkeit aber durch die höchst ansehnliche Vermehrung der Dampfschiffe viel grösser ist, welch' letztere durch die schnelleren Reïsen eine in Percenten schwer auszudrückende viel ansehnlichere Vermehrung der Transportkapazität darstellen; doch könnte man füglich aus diesen Ziffern den Schluss ziehen, dass die totale Zunahme der Transportkapazität grösser ist, als die Zunahme des Verkehrs und es ist dieser Umstand denn auch als die Ursache der schlechten Lage des Frachtenmarkts zu betrachten.

Mit einer einzigen Ausnahme waren die Frachten während des ganzen Jahr nicht hinreichend genug, um den Schiffahrtsbetrieb auch nur einigermassen lohnend zu machen, und man muss sich nur darüber wundern, dass die ganze Flotte nahezu ohne Zwischenpausen fortwährend gefahren ist,

während früher mehrmals, selbst bei besseren Frachten, eine ansehnliche Anzahl Dampfschiffe still lag. Man könnte daraus den Schluss ziehen, dass der grösste Teil der Handelsflotte gegenwärtig mehr als früher auf moderne Weise eingerichtet ist und also länger als früher den Kampf ums Dasein aushalten kann.

Der schlechte Zustand des Frachtenmarkts war Ursache, dass im Jahr 1907 Reisen gemacht worden sind, an die man früher gar nicht gedacht habe würde; ein Dampfboot ging *in Ballast* von der Tyne nach Java, um daselbst für ganz gewöhnliche Fracht zurückzuladen. Als die Frachten des Plataflusses im Juli sehr niedrig waren, gingen Dampfer in Ballast von La Plata nach Java, um daselbst Retourladung einzunehmen. Ein Dampfer ging sogar in Ballast von La Plata nach Natal und da er hier ebenso weinig eine annehmbare Fracht fand, schickte ihn der Reeder weiter in Ballast nach Australien, um daselbst eine Fracht nach Hause zu bekommen. Man darf mit einigem Recht bezweifeln, of dergleiche ausserordentliche, man darf beinahe sagen verzweifelte Massregeln ein lohnendes Resultat ergeben haben.

Waren die Frachten in der ersten Hälfte des Jahrs 1907 im Algemeinen etwas günstiger, so stellten sie sich in der zweiten Hälfte höchst ungünstig.

Sowohl für Aus- als Nachhausefracht war für grosse Dampfer in der Fahrt auf die Westküste von Amerika, wie auch in der La Plata Fahrt für Mittelmass Dampfer ansehnliche Frachtgelegenheit zu finden. Bei der letztgenannten Fahrt stiegen die Frachten im Februar bedeutend, um jedoch rasch wieder auf eine niedrigere Ziffer, als im Anfang des Jahrs, zu sinken.

Der nordamerikanische Frachtenmarkt war für Nachhausefrachten sehr flau, wie auch der für das Schwarze Meer und die Donau. Als gegen Juli günstige Ernteberichte aus Russland kamen, stiegen diese Frachten und wurden ansehnliche Befrachtungen darauf abgeschlossen, aber als im September diese grössere Ernte nicht für die Ausfuhr zur Verfügung kam, sanken die Frachten ansehnlich, eine Anzahl

Charters wurden annulliert und verschiedene Befrachter fallierten.

Erzfrachten vom Mittelmeer und von Spanien haben ansehnlich gewechselt, schlossen aber zu den niedrigsten Kursen des Jahrs mit einer Herabsetzung von 2/6 für das Mittelmeer und 1/6 für Bilbao.

Die Ostseefrachten waren fortdauernd zu niedrig, um den Reedern einigen Vorteil zu lassen. In dieser Fahrt werden von vielen Kaufleuten gegenwärtig Dampfer in Zeitcharter gebraucht, wofür eine Miete bezahlt wird, die der Reederei ebensowenig einen nur einigermassen befriedigenden Gewinn lässt.

Holzfrachten waren im Allgemeinen von denen des vorigen Jahrs nicht besonders verschieden und blieben sehr niedrig.

Kohlenfrachten waren im September und Oktober besser, als während des übrigen Jahrs.

Besonders durch den verminderten Verbrauch von Cardiffkohlen in den östlichen Ländern waren die Frachten nach dieser Richtung hin äusserst niedrig.

Die Retourfrachten für Zucker per Boot von Java nach Europa oder Amerika waren etwas besser und es konnte 25/ bis 28/9 bedungen werden; für die Reisfrachten von Engl. Indien nach Europa sank die Fracht teilweise von 25/ auf 20/.

Ueber die Schiffahrtbewegung in Niederländisch Indien entlehnen wie dem Jahresbericht der *Schiffsagentur*, vormals J. Daendels & Co. Folgendes:

Das totale Tonnenmass der Dampfer in Indien hat betragen 1,182,939 Registertonnen netto gegen in 1906: 1,034,954 und 1905: 972,633 oder eine Zunahme von 147,985 Tonnen über das Jahr 1906 und von 210,306 Tonnen über das Jahr 1905.

Der Dampfschiffraum, der in geregelten Linien nach Europa gebraucht wurde, beträgt 551,349 Registertonnen netto gegen im Jahr 1906: 460,180 und in 1905: 446,981 netto Registertonnen. Die Zunahme gegen das Jahr 1906

ist zu einem grossen Teil gleich dem durch die „East Asiatic Steamship Company" auf den Markt gebrachten Tonnenraum. Kein einziges Schiff der regelmässigen Linien hat anderswo Frachten zu suchen brauchen, dagegen wurden einige Dampfer durch die Frachtenkonferenz in Batavia gechartert, um für den nötigen Raum zu sorgen. Die Frachten per Dampfer in regelmässiger Fahrt nach Holland wurden im letzten Quartal des Jahrs etwas höher.

Der Anteil der Bestimmungen jenseit des Suezkanals im Zuckertransport betrug: 134,315 Registertonnen netto gegen 93,214 im Jahr 1906 und 197,589 im Jahr 1905.

Dagegen weisen die asiatischen Bestimmungen wieder eine ansehnliche Zunahme auf. Der befrachtete Dampferraum betrug in Registertonnen netto:

	in 1905	1906	1907
nach Britisch Indien. . . .	70,020	145,378	**183,650**
„ China	120,960	108,064	**107,420**
„ Japan	55,425	73,744	**74,226**
„ China und Japan. . .	32,586	45,007	**42,148**
	278,991	372,193	**407,444**

Der Dampfschiffraum, der von Java nach Australien expediert wurde, sank auf 87,665 Registertonnen gegen 106,818 in 1906 und 43,646 in 1905.

Der Transport per Segelschiff ist wiederum auf 13,677 netto Registertonnen gesunken, gegen 16,692 in 1906 und 20,213 in 1905. Transport von Holz und Schwellen nach Südafrika war dei wichtigste Faktor; nur *ein* Schiff ging mit Zucker nach St. Helena n. O. und 2 Schiffe mit etwas kleinerem Netto Registertonnenmass, als in 1906, gingen mit Kaffee nach New-York.

Die Fracht für Zucker nach Amerika (U K./Cont./U. S.) wies eine aufwärtsgehende Bewegung auf und war:

Juni Verschiffung	25/—	bis	26/3,
Juli/August „	25/—	„	27/6,
August „	26/3,		
August/September „	26/3	„	27/6,
September „	27/6	„	28/— und
Oktober „	27/6.—		

Nur ein einziges Schiff wurde vor Juni und nach Oktober beladen.

Frachten nach China und Japan für Zucker bedangen: nach Hongkong $ 0.25 bis $ 0.35 per picol, nach Shanghai *f* 0.45 per picol und nach Japan von 10/6 bis 12/— per Tonne.

Nach Delagoabai ging *ein* Dampfer 2165 Tonnen gross und bedang ein lumpsum von £ 4500, daneben wurden eilf Segelschiffe zu geheimer Fracht nach dieser Bestimmung aufgenommen.

Direkt nach Holland wurde kein einziges Segelschiff befrachtet, wiewohl während einiger Zeit Nachfrage am Markt war.

Der aufgenommene Segelschiffraum in Nied.-Indien während de

	1898.	1899.	1900.	1901.
Total . . .	69,420	52,533	16,926	18,274
Wovon nach:				
Niederlande	1,936	2,304	2,980	1,797
St. Helena, Kanal, Azoren od. Barbados n.O. und England	60,617	21,823	3,594	856
Andere Häfen in Europa .	569	2,037	1,100	—
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika und Canada . .	3,881	17,109	3,199	11,504
Valparaiso & W. K. von Am.	—	—	—	—
Delagoa Bai und Durban .	2,417	6,008	—	1,294
Australien	—	3,252	6,053	2,823

und beteiligten sich daran folgende Flaggen:

FLAGGE.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.
Niederländische	17	26,027	10	15,309	6	7,943	4	4,620
Englische	15	22,767	11	17,283	2	3,402	4	8,860
Amerikanische.	1	1,518	—	—	—	—	—	—
Deutsche	3	4,062	1	988	—	—	—	—
Französische	—	—	—	—	1	1,447	—	—
Schwedische	2	951	2	1,821	—	—	—	—
Norwegische	4	3,302	17	12,024	4	2,360	4	2,644
Dänische	2	1,669	1	360	—	—	—	—
Italienische	6	7,662	4	4,748	2	1,774	2	2,150
Österreichische	1	1,462	—	—	—	—	—	—
	51	69,420	46	52,533	15	16.926	14	18,274

tzten 10 Jahre betrug in gemessenen Tonnen netto Inhalt:

1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	**1907.**
53,278	61,251	29,934	20,213	16,992	**13,677**

1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	**1907.**
560	1,891	2,006	703	1,303	—
26,716	51,596	15,437	5,264	4,033	**1,662**
—	579	—	—	612	—
20.030	3,195	2,569	2,637	1,291	**1,144**
—	—	2,652	—	—	—
3,985	3,990	7,270	10,758	9,453	**10,871**
1,987	—	—	851	—	—

Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.
3	3,114	7	9,707	2	2,934	2	3,105	1	2,231	—	—
11	22,292	13	26,730	6	11,261	1	2,249	—	—	**1**	**1,662**
1	3,292	1	1,588	—	—	—	—	—	—	—	—
3	3,709	4	5,463	—	—	—	—	—	—	—	—
6	9,135	3	4,792	—	—	1	613	1	612	—	—
2	955	—	—	—	—	—	—	2	1,506	**1**	**878**
6	5,285	10	8,072	13	10,782	14	12,254	9	7,866	**12**	**11,137**
2	1,726	3	1,831	—	—	—	—	—	—	—	—
4	3,770	2	3,068	3	4,957	1	1,992	3	4,477	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	53,278	43	61,251	24	29,934	19	20,213	16	16,692	**14**	**13,677**

N.B. Die Boote der *Queensland Royal M*[illegible]

Der aufgenommene Dampfbootraum in Niederl.-Indien während [illegible]

	1898.	1899.	1900.	1901.
Total.	486,268	626,138	667.804	596,68[illegible]
Wovon nach:				
Niederlande via Genua . .	63,105	67,667	69,977	69.011
Niederlande via Marseille .	64.975	68,416	83,475	74,55[illegible]
Niederlande und Liverpool.	44,893	55,239	71,033	48,83[illegible]
Hamburg und Niederlande.	3,681	30,993	47,315	56,41[illegible]
Niederlande direkt . . .	22,173	23,735	39,360	15,82[illegible]
Marseille	830	13,862	5,835	—
Bremen und Niederlande .	—	—	—	—
Ostsee und Kopenhagen. .	—	—	—	—
Port Said n. O.	160,767	187,993	82,955	71,99[illegible]
Amerika Ostküste . . .	14,766	67,683	94,206	70,153
Australien	4,332	12,066	32,836	40,89[illegible]
Britisch Indien.	—	8,617	3,974	9,40[illegible]
China	101,319	85,907	119,415	120,0[illegible]
Japan	5,427	3,960	17.423	17.24[illegible]
Japan und China. . . .	—	—	—	—
Andere Bestimmungen . .	—	—	—	2,33[illegible]

und beteiligten sich daran folgende Flaggen:

FLAGGE.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.
Niederländische	96	195,257	90	187,263	108	239,136	103	217,1[illegible]
Englische	137	251,965	178	353,206	158	298,194	120	240,[illegible]
Deutsche	20	26,253	31	52,983	42	78,977	50	101,[illegible]
Norwegische	6	11,541	9	15,442	9	17,342	5	5,9[illegible]
Französische	—	—	—	—	—	—	—	—
Japansche	1	1,252	2	4,724	9	20,353	6	12,3[illegible]
Belgische	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterreichische	—	—	4	8,693	7	11,824	6	13,5[illegible]
Dänische	—	—	2	3,827	—	—	1	1,3[illegible]
Schwedische	—	—	—	—	2	1,978	2	1,9[illegible]
Russische	—	—	—	—	—	—	1	2,3[illegible]
Spanische	—	—	—	—	—	—	—	—
Amerikanische	—	—	—	—	—	—	—	—
	260	486,268	316	626,138	335	667,804	294	596,[illegible]

Total

Segelschiffe.	69,420	52,533	16,926	18,27[illegible]
Dampfschiffe	486,268	626,138	667,804	596,68[illegible]
Total.	555,688	678,671	684,730	614,9[illegible]

…ie sind in untenstehender Statistik *nicht* aufgenommen.

…zten 10 Jahre betrug in gemessenen Tonnen netto Inhalt:

1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	**1907.**
703,210	714,389	856,284	972,633	1,034,954	**1,182,939**
73,535	76,601	75,595	67,414	73,842	**78,147**
94,249	120,954	83,739	141,521	115,739	**109,077**
53,183	64,295	76,607	130,307	111,500	**122,377**
88,419	79,691	91,877	89,347	107,396	**153,134**
13,063	7,226	42,279	18,392	20,669	**35,654**
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	31,034	**28,906**
—	—	—	—	—	**24,054**
18,080	25,817	41,492	180,549	33,333	**68,870**
143,017	70,714	164,717	17,040	59,881	**65,445**
39,178	37,598	9,010	43,646	106,818	**87,665**
12,689	27,959	53,427	70,020	145,378	**183,650**
137,056	139,588	113,389	120,960	108,064	**107,420**
25,884	49,830	56,178	55,425	73,744	**74,226**
—	12,448	33,271	32,586	45,007	**42,148**
4,857	1,668	14,703	5,426	2,549	**2,166**

Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.	Anzahl.	Gemessene Tonnen.
04	228,448	112	264,047	123	295,286	112	276,593	120	298,489	**152**	**378,284**
44	291,996	131	280,641	170	399,127	221	539,074	205	499,471	**190**	**503,587**
59	132,524	64	135,905	49	125,592	45	110,281	64	165,056	**84**	**200,851**
10	13,528	9	13,974	13	21,110	24	35,201	28	41,555	**8**	**15,308**
—	—	—	—	3	3,580	1	1.299	1	1,299	—	—
5	11,554	1	2,560	—	—	—	—	6	15,402	**24**	**54.601**
1	1,208	—	—	—	—	—	—	—	—	**1**	**2,903**
8	13,392	5	10,959	2	4,874	2	4,879	1	2,598	—	—
2	4,886	2	3,336	—	—	—	—	1	2,455	**10**	**24,054**
2	2,068	3	2,967	1	698	3	2,732	6	5,961	**3**	**3,351**
1	3,606	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	2	6,017	—	—	1	2,668	—	—
—	—	—	—	—	—	1	2,574	—	—	—	—
6	703,210	327	714,389	363	856,284	409	972,633	433	1,034,954	**472**	**1,182 939**

1902	1903	1904	1905	1906	1907
53,278	61,251	29,934	20,213	16,692	**13,677**
703,210	714,389	856,284	972,633	1,034,954	**1,182,939**
756,488	775,640	886,218	992,846	1,051,646	**1,196,616**

Im Anschluss an den vorigen Jahresbericht der Schiffsagentur vormals J. Daendels & Co. teilen wir noch Folgendes mit:

Die seit 1901 regelmässige jährliche Zunahme des in Niederl. Indien aufgenommenen Schiffsraums dauerte auch in diesem Jahre fort.

Aufgenommen wurden an totalem Schiffsraum:

			wovon unter Niederl Flagge.	
in 1902.	756,488	Tonnen	231,562	Tonnen.
„ 1903.	775,640	„	273,754	„
„ 1904.	886,218	„	304,993	„
„ 1905.	992,846	„	279,698	„
„ 1906.	1,051,646	„	300,720	„
„ **1907**.	**1,196,616**	„	**378,284**	„

Der Anteil der niederl. Flagge betrug also in **1907** reichlich **31½** pCt. gegen 28½ pCt. in 1906, 28 pCt, in 1905 und 34 pCt. in 1904.

Ging die englische Flagge im Jahr 1906 ziemlich ansehnlich zurück, so war im Jahr 1907 ihr Anteil wieder etwas grösser, wenn auch der Verlust noch nicht eingeholt ist. Auch die deutsche Flagge weist eine Zunahme auf, aber besonders ansehnlich war diese bei der japanischen und dänischen Flagge.

Wie gewöhnlich richteten wir wieder an die Direktionen der hiesigen Reedereien das Gesuch, uns einige Angaben über ihren Betrieb im abgelaufenen Jahr zu machen und wir geben im Folgenden, was wir ihren wohlwollend gemachten Mitteilungen entlehnt haben.

Durch die Dampfschiffe *Willy* und *Betsy Anna* von der Reederei **W. H. Berghuys** wurden von jeder 42 Reisen von der englischen Ostküste nach holländischen Häfen vollbracht.

Im März wurde die *Betsy Anna* beim Einlaufen in IJmuiden von dem Dampfer *Seydlitz* vom Norddeutschen Lloyd angefahren und bekam ernsten Schaden, der etwa 6 Wochen Aufenthalt verursachte.

Die *Willy* stiess im November auf die Sandbank bei Warkworth Harbour und bekam dadurch Kielschaden, der bei der amsterd. Trockendock Mij. wiederhergestellt wurde.

Im Mai dieses Jahrs wurde von der Reederei der im Jahr 1903 gebaute Dampfer *Tyne* angekauft, der unter dem Namen *Nicolaas* unter holländische Flagge gebracht wurde. Dieses Boot vollbrachte 29 Reisen.

Die Kohlenküstenfrachten waren im Ganzen sehr niedrig, ausgenommen die Monate September und Oktober, wo zu ansehnlich höheren Ziffern abgeschlossen wurde.

Die Reederei der Herrn **Duinker & Goedkoop** bestand in 1907 aus folgenden Schiffen:

3/m. Schuner *Voorwaarts*, 3/m. Schuner *Voorlichter* und Schuner *Vooruitgang*.

Folgende Reisen wurden gemacht:

Voorwaarts, Rio Grande—Pelotas—Runcorn—Liverpool—Rio Grande.

Voorlichter, Nickerie—Londen—Liverpool—Villa Nova—Rio Janeiro—Falmouth—Altona.

Vooruitgang, Montevideo—Rio Grande—Montevideo—Rio Grande—Paysanda—Plymouth—Altona.

Der Frachtenmarkt war während der zweiten Hälfte des abgelaufenen Jahrs, was ausgehende Ladungen nach Brasilien betrifft, bedeutend befriedigender als 1906 und selbst günstig zu nennen; die nach Hause kommenden Frachten liessen aber auch im abgelaufenen Jahr viel zu wünschen übrig.

Voorwaarts und *Voorlichter* konnten von besseren Frachten profitieren, wodurch das mit diesen beiden Schiffen erzielte Resultat günstiger ist, als im vorigen Jahr; bei der *Vooruitgang* ist dies nicht der Fall; dieses Schiff hatte wieder beim Löschen und Laden grossen Aufenthalt und überdies das Unglück, auf der Sandbank von Rio Grande festzulaufen, wodurch es beschädigt wurde und, nachdem es flott gekommen, geraume Zeit in Rio Grande in Reparatur lag.

Hinsichtlich ihres Transports zwischen den Vereinigten Staaten und Amsterdam während des Jahrs 1907 gibt die **Holland Amerika Lijn** folgende Einzelheiten.

Binnen kamen von Philadelphia und Newport-News **5** Dampfer mit einem Brutto Inhalt von **59.933** M³. und von Newport-News allein **6** Dampfer mit einem Brutto Inhalt

von **59,497** M³., gegen 14 Dampfer von Newport-News mit 234,758 M³. in 1906.

Diese Dampfer dampften, nachdem sie den für Amsterdam bestimmten Teil gelöscht hatten, nach Rotterdam.

Die Anfuhr von Philadelphia und Newport-News direkt betrug **30,090** Tonnen, während via Rotterdam von diesen beiden Häfen und New-York eingeführt wurden **75,046** Tonnen. Im Jahr 1906 betrugen diese Ziffern resp. 39,600 Tonnen und 69,175 Tonnen.

Die Dampfer der **Hollandsche Scheepvaartmaatschappij** besorgten den Dienst zwischen Hull und den holländischen Häfen während des ganzen Jahrs, ohne einmal auszuzetzen und machten desshalb jeder 52 Reisen. Havarieen von Bedeutung hatte diese Reederei nicht zu beklagen. Der Stückgüterverkehr blieb etwa stationär, der Steinkohlentransport dagegen nahm ansehnlich zu.

Die **Hollandsche Stoombootmaatschappij** unterhielt während des Jahrs 1907 wieder die folgenden regelmässigen Dienste:

In Kombination mit der General Steam Navigation Co. Ltd. wurde eine regelmässige Fahrt auf London mit 4 Abfahrten per Woche in jeder Richtung unterhalten.

Im Ganzen wurden transportiert:

nach London	110,534	Tonnen Stückgüter.
von „	41,710	„ „
	437	Pferde.

Die geregelte Fahrt auf Hull wurde mit 3 Abfahrten per Woche in Stand gehalten.

Im Ganzen wurden transportiert:

nach Hull	23,925	Tonnen Stückgüter.
von „	19,752	„ „
	38,583	„ Kohlen.
	1,597	Pferde.

In Kombination mit der Bristol Steam Navigation Co. Ltd. wurde eine wöchentliche Abfahrt auf Bristol und Swansea unterhalten.

Im Ganzen wurden transportiert:

nach Bristol-Swansea . . .	35,418	Tonnen	Stückgüter.
von „ . . .	22,669	„	„
	22,773	„	Kohlen.
	6,268	„	Erz.

Auf die Südküste von England, nämlich die Häfen Plymouth und Fowey wurde ebenfalts ein regelmässiger 14 tägiger Dienst in Stand gehalten.

Im Ganzen wurden transportiert:

nach Plymouth und Fowey	7,809	Tonnen	Stückgüter.
von „ „ „	53,478	„	Thon.

Herr **W. A. Huygens**, in Bussum, scheibt uns Folgendes:

Die Fregatte *Nederland* hat über die Reise 1906—07 eine sehr kleine Gewinnziffer erzielt und ist dann mit Kohlen aus England nach Chili gefahren, wo sie jetzt wieder Salpeter ladet.

Die *Europa* ist durch allerlei Unfälle zu spät in Chili angekommen, hat ihre Charters verfehlt und ist jetzt von da in Ballast auf Reise nach Australien, von wo ich eine Nachhausefracht abzuschliessen hoffe.

Die Zustände in Chili haben sich zu Ungunsten aller Schiffe sehr verändert, durch den enormen Anfenthalt, den sie hier haben; statt etwa 2 Monate für Löschen und Laden dauert es jetzt 5 Monate und länger. Auch vermeldet die letzte von dort erhaltene Nachricht das Fallissement einiger Salpetercompagnieen und die Furcht vor allgemeinem Ausstand.

Die Direktion der **Java-China-Japan-Lijn** sendet uns folgende Mitteilungen:

Dem Kontrakt mit der Regierung wurde wieder in vollem Umfang Genüge geleistet; es wurden 24 Reisen vollbracht, während, um den Anfragen um Schiffsraum nach China und Japan zu genügen, wieder verschiedene Schiffe in Charter genommen wurden.

Auch im Transport von Reis von Saigon nach Java hatten wir einen grossen Anteil.

Der Frachtenmarkt war in diesem Jahr sehr gedrückt und Ladung für Zuhausereisen schwer zu erhalten.

Der neue Dampfer *Tjikini*, den wir schon in unserem vorigen Bericht kurz erwähnten, kam 4 April in Batavia an und trat seine erste Reise in der Linie am 13 Mai darauf an.

Die Abänderung unserer Uebereinkunft mit der Regierung kam am 17 Januar 1908 zu Stande und sind wir jetzt ermächtigt, um jede der im Kontrakt vorgeschriebenen 13 Reisen durch 2 Reisen zu ersetzen, nämlich *eine* zwischen Java und China, und *eine* zwischen Java und Japan, auf welchen Reisen ausser in den vorgeschriebenen niederl. indischen Häfen noch angelegt werden muss:

auf den Reisen nach China: Hongkong (hin- und zurückfahrend), Shanghai und Amoy;

auf den Reisen nach Japan: Yokohama und Kobe.

Solange auf den Ausreisen, sei es im geteilten, oder im ungeteilten Dienst, auch in Macassar angelegt wird, soll das Anlegen in Soerabaja, Samarang und Batavia auf einer Rückreise zugleich für das Anlegen in diesen Häfen auf der folgenden Ausreise gelten.

Mit diesem geteilten Dienst wird beabsichtigt im Februar 1908 einen Anfang zu machen und vertrauen wir, dass diese Teilung den Handel fördern und unserem Betrieb zu gut kommen wird.

Ueber die Resultate der in diesem Jahr vollbrachten Reisen können wir jetzt noch wenig mit Sicherheit sagen, doch vermuten wir, dass diese weniger befriedigend sein werden, als im vorangegangen Jahr, was ausser dem gedrückten Frachtenmarkt auch dem plötzlichen starken Fallen des Dollarkurses zuzuschreiben ist.

Die Direktion der **Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-maatschappij** gibt uns folgenden Bericht:

Die Lebhaftigkeit im Transport mit unseren Linien, die schon in Jahr 1906 zu spüren war, erstreckte sich über das ganze folgende Jahr, ohne dass sie mit einer nennenswerten Frachtverbesserung verbunden war, eine Folge des noch immer bestehenden Misverhältnisses zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Schiffsraummarkt. Die kennzeichnende Erscheinung im abgelaufenen Jahr war die Höhe,

welche die Kohlenpreise erreichten, welche durch die riesenhafte Nachfrage nach Brennmaterial bei der Industrie erklärlich war, aber auf unsern Betrieb, der von den günstigen Zuständen in Handel und Industrie nur sehr wenig profitierte, schwer drückte.

Im abgelaufenen Jahr wurden von unserer Flotte 335 Reisen vollbracht, nämlich:

Hamburg	67	Reisen.
Italien	53	„
Levante	27	„
Bordeaux	26	„
Spanien	32	„
Stettin	47	„
Danzig	27	„
Königsberg	8	„
St. Petersburg	28	„
Alexandrien	12	„
Reval	1	„
Extra Reisen	7	„
Total	335	Reisen.

Befördert wurden **586,749** Tonnen Ladung gegen 484,977 Tonnen im Jahr 1906, während *f* **4,061,094** Fracht erzielt wurde gegen *f* 3,310,466 im Jahr 1906.

Unere Flotte vergrösserte sich um die Dampfer *Vulcanus* (3000 Tonnen d. w.), der von der niederl. Schiffsbaugesellschaft gebaut wurde, ferner um *Venus* und *Vesta* (jeder 2700 Tonnen d. w.) von der rotterdamschen Droogdok Maatschappij.

Wir verkauften dagegen unsern Dampfer *Pollux*, so dass das gesamte Tragvermögen unserer Flotte am 31 Dec. 1907 54,950 Tonnen betrug.

Wiewohl wir, wegen der im vorigen Jahr von uns vermeldeten Unsicherheit hinsichtlich der von den niederländischen Eisenbahngesellschaften in den nächsten Jahren zu befolgenden Politik, unsere Lad- und Löscheinrichtungen hier noch nicht erweitert haben, installierten wir uns mit einem eigenen Schuppen in Rotterdam, in welchem Hafen jetzt 3 unserer Linien anlegen.

Mit niederländischen Konkurrenten wurden im Laufe des Jahrs verschiedene Uebereinkünfte abgeschlossen, infolge deren, wie wir hoffen, in 1908 in mancher Hinsicht einige Besserung der Frachten erreicht werden wird. In der Fahrt auf Russland gelang dies erst nach einem heftigen Tarifkampf.

Unser Verkehr mit dem Rhein nahm wieder ansehnlich zu, dank der guten und schnellwirkenden Verbindung mittelst der Dampfer der Nieuwe Rijnvaart Maatschappij, welche auch mehr und mehr vom amsterdamschen Handel gewürdigt wird. Der äusserst ungünstige Wasserstand im Herbst warf, wie in 1906, einen Schatten auf die erfreuliche Entwickelung dieser uns nahe verwandten Unternehmung.

Durch die **Koninklijke Paketvaartmaatschappij** kann konstatiert werden, dass der Durchfuhrverkehr der Häfen im indischen Archipel nach Europa wieder Fortschritte gemacht hat und dass auch der Transport im Archipel, besonders der private, ansehnlich zugenommen hat.

Auch die Beförderung von Passagieren macht in den letzten Jahren stets Fortschritte, wozu eine ansehnliche Herabsetzung der Passagetarife zweifellos beigetragen hat.

Durch die Regierung wurden keine Schiffe für Expeditionen gemietet.

Im Jahr 1907 ging der Dampfer *Reyniersz* verloren, der verbrannte. Von anderen Verlusten und ansehnlichen Havarieen blieb die Flotte verschont.

Von den im vorigen Bericht angedeuteten vier Dampfern wurden vom Etablissement „Feyenoord" bereits zwei abgeliefert.

Aufs neue wurde für eine ansehnliche Vermehrung des Tonnenraums akkordiert und zwar mit:

dem Etablissement „Feyenoord" in Rotterdam für den Bau von drei Schwesterschiffen von plm. 1700 Tonnen brutto, bestimmt für die Dienste auf Borneo;

der Nederl. Scheepsbouw Maatschappij in Amsterdam für den Bau eines ähnlichen Schiffes und eines schnellfahrenden Dampfers von plm. 2000 Tonnen brutto, mit grosser Passagierseinrichtung, bestimmt für die Fahrt zwischen Singapore, Java und Deli.

Ein zweiter Dampflichter wurde bei Witton's Maschinenfabrik und Schiffswerft in Rotterdam bestellt und noch in 1907 abgeliefert.

Angekauft wurde der Dampfer *Dordt*, der als Dampf-, Tank-, Schlepp-, Bergungs- und Rettungsboot eingerichtet wurde.

Nach Ablieferung dieser Schiffe wird die Flotte zählen:

49 Passagiersschiffe
4 Frachtschiffe
4 Hekwieler
1 Schlepp- und Bergungsboot,

total 58 Schiffe mit einen Brutto-Inhalt von etwa 89,000 Tonnen.

Die Schiffe des **Koninklijken West-Indischen Maildienst** vollbrachten 26 Reisen.

Die Resultate des Gütertransports waren sehr befriedigend und auch der Passagiersverkehr nahm zu.

Ferner nähern sich die vier Dampfer, welche für den Transport von Frachten zwischen Suriname und New-York bestimmt sind, rasch ihrer Vollendung.

Von der **Nederlandsche Stoomvaart Mij „Oceaan"** fuhren in 1907 16 Dampfer von Amsterdam nach Niederl. Indien via Liverpool, während 2 Dampfer von Amsterdam nach den Straits, China und Japan via Liverpool fuhren. In der Zwischenzeit wurden Güter für die Straits, China, Japan, Vancouver, Victoria, Tacoma und Seattle in die Schiffe der englischen Schwestergesellschaft in Liverpool übergeladen.

Von Japan, China und Straits kamen in Amsterdam 14 Dampfer an, wovon das höchste Tonnenmass 8862 Tonnen Brutto war.

Von Java kamen in Amsterdam 41 Dampfer an, wovon das höchste Tonnenmass 9017 Tonnen Brutto war.

Das Jahr 1907 ist das erste Jahr gewesen, dass ihre grössten Schiffe hieher kommen konnten.

Die zwei Dampfschiffe der **Stoombootreederij Baltic** haben beinahe ausschliesslich in Zeitcharter für ausländische Rechnung gefahren und keine nennenswarten Havarieen gehabt.

Ferner berichtet der Direktor: Der Verdienst hat eben hingereicht, um die nötigen Reparaturen und Abschreibungen zu decken, von einer Dividende kann keine Rede sein. Der lange Aufenthalt in den Häfen und die hohen Preise der Bunkerkohlen machen die Aussichten noch nicht rosenfarbig, so dass auch von der nächsten Zukunft nicht viel zu erwarten ist.

Das Dampfschiff *Trompenberg* von der **Stoombootmaatschappij Hillegersberg** machte im vorigen Jahr 1 Reise nach Amerika und zurück mit Holz nach Spanien und war ferner in der Fahrt von Archangel auf Rotterdam.

Die Direktion der **Stoomvaartmaatschappij „Amstel"** berichtet uns: wiewohl dieses Jahr von unserer Gesellschaft bessere Resultate, als im vorigen, erzielt worden sind, so ist dies mehr besondern Umständen, als einem bessern Frachtenmarkt zuzuschreiben, letzterer blieb, Alles in Allem genommen, schlecht und unbefriedigend.

Unser Dampfboot *Amstel* fand während der Sommermonate Beschäftigung in der Ostseeholzfahrt, während unser neuer Dampfer *Amsteldam*, der im Februar in die Fahrt kam, das ganze Jahr auf Zeitcharter zwischen New-York und Westindien vice versa fuhr.

Durch die zwei Dampfer der **Stoomvaartmaatschappij „Amsterdam"** wurden 9 Reisen nach Amerika vollbracht, gegen 8 in 1906. Die Ladung nach Amerika nahm regelmässig zu und diesem Umstande ist es zuzuschreiben, dass die Resultate über 1907 besser sind, als über 1906.

Die Gesellschaft errichtete eine eigene Geschäftsstelle in Savannah.

Von der Direktion der **Stoomvaartmaatschappij „Nederland"** erhielten wir die folgenden Mitteilungen:

Maildienst. Der 14 tägige Maildienst via Genua (in Verbindung mit dem des Rotterdamschen Lloyd via Marseille) fand regelmässig statt.

Wir lassen hier wieder die übliche Vergleichung zwischen der Dauer der Mailreisen in diesem und dem vorigen Jahre folgen.

Ausreise. GENUA—BATAVIA.

1906		1907.	
durchschnittlich:	*kürzeste:*	*durchschnittlich:*	*kürzeste:*
24 T. 11 St. 20 M.	22 T. 19 St. 13 M.	**23 T. 23 St. 15 M.**	**22 T. 7 St. 0 M.**

Heimreise. BATAVIA—GENUA.

1906		1907.	
durchschnittlich:	*kürzeste:*	*durchschnittlich:*	*kürzeste:*
24 T. 4 St. 37 M.	21 T. 22 St. 0 M.	**23 T. 20 St. 5 M.**	**21 T. 12 St. 30 M.**

Frachtbootdienst. Ausser den regelmässigen Mailreisen wurden noch 22 Reisen mit eigenen Frachtbooten gemacht.

Was die Ausreisen dieser Boote betrifft, so sei vermeldet, dass der 14-tägige Dienst von Hamburg — gemeinschaftlich mit dem rotterd. Lloyd — regelmässig forgesetzt und der Dienst via Antwerpen seitdem aus einem vierwöchentlichen in einen vierzehntägigen umgewandelt wurde.

Ausser in Hamburg und Antwerpen wurde noch nach Umständen in Southampton, La Pallice, Genua, Catania und Djeddah angelegt. Soweit diese Schiffe nicht von Indien direkt nach Amsterdam gingen, legten sie je nach Bedürfnis in folgenden Häfen an: Djeddah, Genua, Marseille, Hâvre, Dünkirchen und Greenock.

Beförderung der Ladung. Dieser Transport übertraf sowohl für die Hin-, wie für die Heimreise den des vorigen Jahrs.

Passagierfahrt. Beförderung von Passagieren war in diesem Jahr grösser, als im vorhergehenden.

Dampfer der Gesellschaft. Die zwei neuen Mailschiffe, die wir in unserem vorigen Bericht erwähnten — *Vondel* und *Grotius* — sind dieses Jahr in die Fahrt gekommen und sind ebenso, wie *Rembrandt*, bei den Passagieren besonders beliebt.

Prins Hendrik und *Prinses Sophie* sind verkauft, während *Koningin Regentes* jetzt Reserve-Mailschiff ist.

Die drei neuen Frachtschiffe *Celebes*, *Lombok* und *Sumatra*, die wir in unserem vorigen Bericht ebenfalls erwähnten, sind jetzt auch in der Fahrt und erweisen sich als einen vortrefflichen Zuwachs zu unserer Frachtfahrersflotte.

Um dem stets zunehmenden Transport, besonders auf der

Heimreise, die Spitze bieten zu können, werden noch zwei neue Frachtboote von demselben Typus, wie die drei genannten, gebaut, sie sollen die Namen *Billiton* und *Nias* erhalten und resp. von der Gesellschaft „de Schelde" und der Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij gebaut werden.

Java Bengalen Linie. Diese Linie entwickelt sich in befriedigender Weise.

Das Dampfschiff *Ceram* wird nächstens auch dieser Linie überwiesen werden.

Die Direktion der **Stoomvaartmaatschappij „Oostzee"** sendet uns folgenden Bericht:

Unser Betrieb ist in diesem Jahre dem des vorigen so ziemlich gleich gewesen. Die Frachten bewegten sich nahezu auf demselben Niveau, wie im vorigen Jahr, gegen den Herbst wurden sie jedoch etwas besser. Dem gegenüber steht aber, dass die Betriebskosten, um so zu sagen, täglich steigen. Die Bunkerkohlen kosteten im Anfang des Jahrs etwa 10 pCt. mehr, aber später im Jahre etwa 25 pCt. mehr, als in 1905 und diese Preiserhöhung reduzierte die Resultate, welche man durch die etwas höheren Frachten erhalten hatte, auf ein Minimum.

Das Jahr charakterisierte sich übrigens durch grosse Aufenthalte und Arbeitseinstellungen. Letztere beginnen kolossale Dimensionen anzunehmen, welche dem Geschäft grossen Schaden zufügen.

Unsere Boote waren im Sommer und Herbst meistens in der Weissen Meerfahrt mit einzelnen Reisen nach und von der Ostsee, während im Winter die Boote in der Fahrt nach Südamerika und dem Mittelmeer Verwendung fanden.

Die Direktion der **Vrachtvaartmaatschappij „Bothnia"** schreibt uns:

Wir müssen Ihnen zu unserem Bedauern berichten, dass das vorige Jahr für die Dampfschiffreedereien, deren Dampfer in der allgemeinen Frachtfahrt Verwendung finden mussten, im Allgemeinen ein ungünstiges genannt werden muss, da die Frachten von der Ostsee und vom Weissen Meer, in

welcher Fahrt sich die Schiffe unserer Gesellschaft während der Sommermonate befanden, wieder auf einem sehr niedrigen Niveau blieben, während die Betriebskosten durch das Steigen der Steinkohlenpreise und Erhöhung der Kosten in den Häfen zum Laden und Löschen, nicht unansehnlich zunahmen, so dass das Resultat denn auch sehr enttäuschte.

Die **Zuid-Amerikalijn** vollbrachte im Jahr 1907 21 Ausreisen nach Uruguay und Argentinien, wovon 12 mit 3e Klasse Passagieren und 12 Heimreisen, wovon ebenfalls 13 mit 3e Klasse Passagieren.

Total wurden transportiert von Amsterdam aus 95,235 Tonnen und nach Amsterdam auf der Heimreise 52,560 Tonnen.

Die ausgehenden Frachten zeigten einige Besserung. Die heimkehrenden Frachten dagegen waren in Folge der Misernte von Mais in Argentinien sehr niedrig.

Die Uebereinkunft zwischen dem Minister von Landbouw, Nijverheid en Handel und der Direktion der Nationale Stoombootmaatschappij, welche die Rekonstruktion der Gesellschaft und die Sicherung eines regelmässigen Dienstes für Passagiere und Güter zwischen Holland und Argentinien via brasilianische Häfen bezweckte, wurde von den Generalstaaten genehmigt und am 15 Januar 1908 wurde in Amsterdam die Aktiengesellschaft *Koninklijke Hollandsche Lloyd* mit einem Kapital von *f* 20,000,000, wovon direkt *f* 5,500,000 ausgegeben wurden, errichtet, welche den Betrieb der „Zuid-Amerika Lijn" übernommen hat und ihn fortsetzen und erweitern wird.

Die „Zuid-Amerika Lijn" wird jetzt liquidiert.

Aus den bisherigen Mitteilungen geht hervor, dass im Allgemeinen der Zustand der Schiffahrt weniger günstig gewesen its, dass die Gesellschaften, welche regelmässige Linien im Betrieb haben, noch einen befriedigenden Gewinn gemacht haben, wenn dieser im Allgemeinen auch geringer war, als im Jahr 1906, dass aber die Reedereien, welche sich mit der allgemeinen Frachtfahrt befassen, auch über das Jahr 1907 wenig befriedigende Resultate aufzuweisen haben.

Klagen über hohe Kosten der Kohlen und Arbeitslöhne, über längeren Aufenthalt in verschiedenen Häfen, besonders auch durch Ausstände, werden allgemein geäussert und sind auch zum Teil die Ursache der weniger günstigen Resultate.

Wie sonst, geben wir auch dieses Mal eine Uebersicht der Resultate der verschiedenen Reedereien, so weit diese bis jetzt bekannt sind.

	1905	1906	**1907**
Hollandsche Stoomboot-Maatschappij . .	0 pCt.	4 pCt.	**7 pCt.**
Java—China—Japan-lijn.	5 „	4½ „	**0 „**
Kon. Nederl. Stoomboot-Maatschappij .	8 „	3 „	**5 „**
Koninklijke Paketvaart-Maatschappij . .	9 „	9½ „	**8½ „**
Kon. West-Indische Maildienst	5 „	8 „	**8 „**
Hollandsche Scheepvaart-Maatschappij .	0 „	0 „	**0 „**
Stoomboot-Reederij „Baltic".	0 „	0 „	**0 „**
Stoomvaart-Maatschappij „Amstel". . .	0 „	0 „	**0 „**
Stoomvaart-Maatschappij „Amsterdam".	0 „	0 „	**0 „**
Stoomvaart-Maatschappij „Nederland" .	9.3 „	10 „	**8 „**
Stoomvaart-Maatschappij „Oostzee" . .	0 „	0 „	**3 „**
Vrachtvaart-Maatschappij „Bothnia" . .	2½ „	2 „	**2 „**
Zuid-Amerika lijn	0 „	0 „	**0 „**

Von der **Stoomvaart Maatschappij „Nederland"** wurden im Jahr 1907 emittiert *f* 1,000,000.— Aktien und *f* 2,000,000.— Obligationen und durch den **Koninklijke West-Indische Maildienst** *f* 1,500,000.— Obligationen; die Aktionäre dieser Gesellschaft beschlossen, das Kapital mit *f* 1,500,000.— zu vergrössern, wie auch die der **Koninklijke Packetvaart Maatschappij** beschlossen, das Gesellschaftskapital von *f* 12,000,000.— auf *f* 15,000,000.— zu vergrössern. Die Emission der neuen Aktien dieser beiden Gesellschaften hat indessen im Jahr 1907 nicht stattgefunden.

Den uns von hiesigen Cargadoren und Expediteuren gemachten Mitteilungen entnehmen wir Folgendes:

Die Herrn **Van Es van Ommeren** berichten:

Liverpool. Durch die Aufhebung der Wachskerzenfabrik verloren wir einkommend die Anfuhren von Palmöl für diese Fabrik, welche sehr bedeutend waren. Die Anfuhr von Stückgütern war einkommend ungefähr wie im vorigen Jahr. Ausgehend war einige Besserung zu konstatieren.

Hamburg war einkommend und ausgehend weniger als im vorigen Jahr.

Bremen war ein- und ausgehend etwas besser, als in 1906.

Im Allgemeinen war das Geschäft nicht schlechter, als im vorigen Jahr. Die Frachten waren jedoch durcheinander genommen niedrig.

Was das lokale Expeditionsgeschäft betrifft, so sind die Tarife in Amsterdam im Allgemeinen zu niedrig, um einen nennenswerten Gewinn übrig zu lassen. Die Konkurrenz ist auf diesem Gebiet so gross, dass zwischen Kostenpreis und Tarif beinahe kein Unterschied mehr besteht. Einige Besserung würde denn auch sehr erwünscht sein.

Die Herrn **Gemmening & Penning** teilen mit, dass die Dampfer der regelmässigen Fahrt nach Leith (Schotland) 51 Reisen vice versa gemacht haben.

Herr **B. J. van Hengel** berichtet, dass auch im Jahr 1907 von ihm ein regelmässiger Dienst unterhalten wurde mit den Dampfern *Odin* und *Drammen* (Reederei „Olaf Rustad" in Christiania) zwischen Amsterdam—Gothenburg und Christiania vice versa, und mit den Dampfern *Freja* und *A. Wicander* (Reederei: „Nya Rederiaktiebolaget Svea" in Stokholm) zwischen Amsterdam—Malmö—Helsingborg und Stokholm, und retour von schwedischen Häfen im bothnischen Golf, und es ist ihm angenehm, konstatieren zu können, dass die ausgehenden, sowohl lokalen- als Transitogüter von den Rheinhäfen, verglichen mit dem Jahr vorher, einige Zunahme aufwiesen; dagegen sah letztgenannte Reederei sich einige Male genötigt, für die Rückreise Ladungen Holz direkt nach der Weser, statt nach Amsterdam, anzunehmen, da nach ersteren Häfen Frachtziffern zu bedingen waren, die so bedeutend höher waren, als die, welche von unseren Importeuren hier geboten wurden, dass die Kosten des in Ballast Abdampfens von der Weser nach Amsterdam, behufs Einnahme der ausgehenden Ladung nach Schweden, nicht nur vollständig aus dem Unterschied in der Fracht bestritten werden konnten, sondern dass überdies noch ein Gewinnsaldo darin gefunden wurde.

Die Firma **Hoyman & Schuurman's Scheepsagentuur** sah ihre Agenturen sich vermehren mit den von der *British East African Line* und *Azores Line.* Der Transport mit den Dampfern des *Koninklijken West-Indischen Maildienstes* war dieses Jahr sehr lebhaft und befriedigend, dagegen war die Ausfuhr nach Südafrika sehr still und ungünstig im Vergleich mit dem vorigen Jahr.

Der Tarifstreit zwischen der *Peninsular & Oriental Steam Navigation Company* und der *Deutschen Dampfschiffahrtgesellschaft „Hansa"* lief dieses Jahr zu Ende und wurden demzufolge die Tarife allmählig wieder auf ein normales Niveau gebracht. Die Menge der durch ihre Vermittlung als Agent der *P. & O. Steam Nav. Co.* verschifften Güter war nicht unbefriedigend. Im abgelaufenen Jahr besuchte der Vergnügungsdampfer „*Vectis*" dieser Gesellschaft unseren Hafen und blieb hier drei Tage. Dass solche Schiffe in unserem Hafen anlegten, ist beachtenswert.

Die Herrn **van Leeuwen, de Kuyper & Tusschenbroek** teilen mit, dass beim Gütertransport von und nach London einige Besserung zu bemerken ist.

Nach den Mitteilungen der Herrn **Wm. H. Müller & Co.** sind während des Jahrs 1907 von Australien und Niederl. Indien 33 Boote von der Deutsch-australischen Dampfschiffs Gesellschaft und von Japan, China, Singapore und Penang 8 Postdampfer vom „Norddeutschen Lloyd", letztere hauptsächlich für Ladungen Delitabak, hier eingelaufen.

Im Dienst von Amsterdam nach Niederl. Indien und Australien des Norddeutschen Lloyd via Suezkanal wurden 6 Dampfer expediert und kamen 10 Schiffe von genannter Gesellschaft aus Australien und Niederl. Indien hier an.

Im regelmässigen Dienst Amsterdam—Hull vice versa expedierten sie auslaufend 32 Dampfer und einlaufend 39 Dampfer.

Die Firma **W. de Lorme van Rossem** berichtet uns:

Die Frachten für kleinere Schiffe von 100/200 Tonnen sind im abgelaufenen Jahr denen des vorigen gleich gewesen, zu manchen Zeiten war aber die Nachfrage grösser, als das

Angebot, wodurch im Spätjahr eine nicht unansehnliche Erhöhung der Frachtziffern, speziell für Reismehlverschiffungen nach der Ostsee, verursacht wurde. Auch wurde für diese Verschiffungen ein einzelnes Mal ein kleines Dampfschiff verwendet.

Die Herrn **de Wed. Jan Salm & Meijer** teilen mit, dass sie als Agenten der regelmässigen Dampferlinien nach und von Hamburg, Danzig, Reval und St. Petersburg tätig blieben.

Der Transport nach Hamburg war in 1907 weniger lebhaft als in 1906, hauptsächlich weil weniger „Transitgüter" aus ostindischen Dampfern zum Transport angeboten wurden. Nach einem Konkurrenzkampf vieler Jahre, infolge dessen die Frachtziffern mehr und mehr abgebröckelt waren, haben die verschiedenen von Amsterdam/Rotterdam nach Hamburg fahrenden Dampferlinien ein Uebereinkommen getroffen, um vom 1. Juli 1907 an Frachten nur nach einem neuen gemeinschaftlichen Tarif zu notieren. Bei der Festsetzung dieses neuen Tarifs wurde sorgfältig erwogen, welche Artikel eine höhere Fracht vertragen könnten, ohne Gefahr zu laufen, dass die Geschäfte durch Konkurrenz benachbarter ausländischer Märkte sich dahin ziehen würden.

Um mit mehr Kraft der stets offener zu Tage tretenden Konkurrenz der wöchentlichen Dampferlinie von Rotterdam nach St. Petersburg die Spitze bieten zu können, wurde beschlossen, den bis jetzt 14-tägigen Dienst Amsterdam—St. Petersburg ebenfalls zu einem wöchentlichen auszudehnen. Wiewohl das Angebot von Gütern, sowohl auslaufend, als heimkehrend, häufig dafür nicht genügte, so war das Resultat dieser Massregel doch ein Erfolg, da es zwischen den mit einander konkurrierenden Linien zu einem Vergleich kam.

Die in Kopenhagen bestehende Aktieselskabet Det Ostasiatiske Kompagni eröffnete einen regelmässigen monatlichen Dienst Holland-Westindien, dessen Vertretung hier dieser Firma übertragen wurde. An folgenden Häfen liefen deren Dampfer regelmässig an: St. Thomas, Antiqua, Dominica, Barbados, Trinidad, Demerara, Paramaribo und zurück derselben Route entlang. Das Resultat ist bis jetzt befriedigend.

Die Beziehungen mit der Hamburg-Amerika Linie, welche genante Herrn repräsentieren, nahmen nach ihrer Mitteilung ansehnlich zu, da ja der Import van Cacao und Kaffee aus Westindien und Centralamerika ansehnlich zunahm.

Die Abteilung „Expedition" war stets hinlänglich beschäftigt und die Resultate waren befriedigend

Die durch die Herrn **Gebr. Scheuer** vertretene Goole Steam Shipping Co (Lancashire & Yorkshire Railway) unterhielt auch im Jahr 1907 den geregelten Dienst Goole-Amsterdam vice versa.

Die Abfahrten, welche von beiden Häfen zweimal per Woche stattfanden, geschahen mit den eigenen schnelllaufenden Booten dieser Gesellschaft. Der Gütertransport in beiden Richtungen war sehr befriedigend.

Die Herrn **Vinke & Co.** senden uns folgende Mitteilungen: Das Jahr 1907 charakterisierte sich, was die Frachten betrifft, durch eine kleine Verbesserung in den bezahlten Frachten von der Ostsee und dem Weissen Meer für Holzladungen. Dem gegenüber steht aber, dass der Holzhandel bedeutend abnahm, was zur Folge hatte, dass die Einfuhr von Holz bei weitem nicht so bedeutend war, wie in früheren Jahren.

Einen sehr nachteiligen Einfluss haben die fortdauernd sich wiederholenden Schwierigkeiten mit den Bootarbeitern, wobei sich herausgestellt hat, dass ein ruhiges Zusammenarbeiten unter einem Kollektiv-kontrakt tatsächlich eine Unmöglichkeit ist, wenn die Bootarbeiter sich nicht besser organisieren, als bis jetzt der Fall gewesen ist. Unser Hafen empfindet dadurch, was die unregelmässige Schiffahrt betrifft, zweifellos die schädlichen Folgen.

Die Herrn de **Wed. Jan van Wesel & Zoon** halten die erste Hälfte des Jahrs im Allgemeinen für günstiger für die Schiffahrt, als die zweite Hälfte, in der durch den wenig lohnenden Frachtenstandard die hoffnungsvollen Erwartungen wieder vernichtet worden sind. Es waren jedoch weniger die festen Linien, als die unständigen Boote, welche Ursache zum klagen hatten. Erstlich wirkten die höheren Kohlen-

preise schädlich auf die Resultate; die Preise stiegen in Cardiff von 16/- bis 23/- per Tonne fob. und als eine Besonderheit mag vermeldet werden, dass an der Westküste von Nordamerika die Kohlen zu einem annehmbaren Preis fast nicht zu bekommen waren, hauptsächlich durch die grosse Nachfrage nach Kohlen (statt Petroleum) seitens der Eisenbahnen in jenen Gegenden.

Dann wirkten im Spätjahr die schlechten Ernten in Englisch Indien und Australien schlecht auf den Frachtenmarkt und schliesslich verursachten die Arbeitseinstellungen in verschiedenen Häfen, sowohl in Australien (Newcastle N. S. W.), wie in Europa (Hamburg, Antwerpen und Rotterdam) manchen kostbaren Aufenthalt für viele Reeder.

Aus den nunmehr folgenden Tabellen über den Binnenschiffahrtsverkehr geht hervor, dass der Verkehr durch die Oranjeschleusen im Jahr 1907 ein wenig abgenommen hat.

Schiffahrtsbewegung durch die Oranjeschleusen.

A. ABFAHRT NACH AUSWÄRTS.

Anzahl der in Schellingwoude geschleusten Fahrzeuge.

In den Monaten	1903	1904	1905	1906	**1907**
Januar	927	504	548	1,071	**747**
Februar	1.757	1,675	1,575	1,802	**658**
März	2,304	2,287	2,026	2,397	**2.088**
April	2,302	2,421	2,093	2,744	**2 637**
Mai	3,365	3,109	2,500	3,259	**3.012**
Juni	3,734	3,861	3,148	3,119	**3 719**
Juli	4,163	4.078	4 356	4,041	**4.102**
August	4,732	4,311	4,213	3,935	**4 128**
September	4,804	4,345	4,052	3.951	**3 823**
Oktober	4,070	3,041	3,070	3,633	**3 771**
November	2,694	2,350	2,139	2,382	**2.272**
Dezember	1,634	1,612	2,089	1,304	**1,634**
Zusammen	36,486	33,594	31,809	33,638	**32,591**

B. AUFFAHRT NACH BINNEN.

Anzahl der in Schellingwoude geschleusten Fahrzeuge.

In den Monaten	1903	1904	1905	1906	**1907**
Januar	833	391	431	941	**640**
Februar	1,579	1,780	1,423	1,677	**500**
März	2,300	2,007	2,128	2,378	**2,151**
April	2,395	2,445	2,161	2,805	**2,507**
Mai.	3,519	3,182	2,696	3,126	**3,134**
Juni	3,502	3,824	3,184	3,210	**3,689**
Juli	3,941	4,077	4,123	4,027	**3,874**
August	4,708	4,188	4,256	3,954	**4,253**
September.	5,007	4,276	4,269	3,935	**4,007**
Oktober	4,144	3,217	3,179	4,101	**4,112**
November.	2,804	2,143	2,344	2,259	**2,288**
Dezember.	1,549	1,550	1,858	1,331	**1,516**
Zusammen . .	36,281	33,080	32,052	33,774	**32,671**

Auch Anzahl und Inhalt der in Amsterdam eingelaufenen Binnenfahrzeuge weist eine kleine Abnahme auf, welche vielleicht der längeren Dauer des Frostes im Jahr 1907 zuzuschreiben ist, wodurch die Fahrt während 37 Tage unterbrochen war.

Die Schiffahrtsbewegung, verteilt über die verschiedenen Zugangswege nach der Stadt, ergab im Total einen sehr unbedeutenden Unterschied; bemerkenswert ist die ansehnlich grössere Bewegung durch die Zeeburger Schleusen und durch den Jacob van Lennepkanal.

Die Bewegung durch die Overtoomsche Schleuse nahm wieder ansehnlich ab.

ANGABE der Anzahl Binnenfahrzeuge (wofür Hafengeld per Reise bezahlt ist) durch die verschiedenen Zugänge in die Gemeinde Amsterdam binnengekommen während des Jahrs 1907.

FAHRWASSER.	Anzahl Fahrzeuge über 4 Tonnen.	Inhalt in Tonnen.	Anz. Fahrzeuge von 4 Tonnen und darunter.	Total Anzahl Fahrzeuge.	*Bemerkungen.*
Y-zijde	22,701	1,966,292	964	23,665	Die Fahrt ist, infolge Frostes von 1—8 Januar und von 25 Jan. bis 17. Februar unterbrochen gewesen. Mit Ausnahme jedoch der für die Zuidersee bestimmten Fahrzeuge, für welche die Fahrt erst am 22 Febr. als eröffnet betrachtet werden kann.
Amstelschutsluis. . . .	5,341	265,310	493	5,834	
Pompstation	—	—	106	106	
Jacob van Lennepkade.	4	263	228	232	
Overtoomschesluis. . .	8,473	422,965	393	8,866	
Boerenwetering	23	460	47	70	
Willemspoort	412	17,618	23	435	
Nieuwe vaart	33	720	7	40	
Total . . .	36,987	2,673,628	2,261	39,248	

JÄHRLICHE ANGABE der Schiffarhtbewegung, durch die untenstehenden Schleusen und Zugänge zu den Binnenwassern dieser Gemeinde vom 1. Januar bis und mit dem 31. Dezember 1907.

POSTEN.	Schuiten und Bakken.	Tjalken und Pramen.	Jachten und Bokken.	Jaagschuiten.	Diversen unter 4 Ton.	Dampfer.	Gemeinde Fahrzeuge.	Total.
Oosterdoksluis . . .	35,111	1,707	565	436	6,693	23,172	5,381	73,065
Westerdoksluis . . .	17,118	3,147	2,337	161	9,532	25,564	7,094	64,953
Amstelschutsluis . .	63,852	4,872	15,102	2,800	17,696	24,330	11,876	140,528
Oostertoegang . . .	23,740	11,989	12,237	2,737	17,376	61,104	11,817	141,000
Kraansluis	26.152	1,247	5,381	45	7,539	9,693	2,077	52,134
Westerkeersluis. . .	50,694	4.874	9,653	2,125	16,976	13,099	8,465	105,886
Rapenburgersluis. .	25,817	1,886	1,706	2,789	6,342	13,217	3,726	55,483
Keersluis Oosterdok.	35,079	1,812	1,710	1,133	6,218	10,839	6,600	63,391
Brug Nieuwe Vaart.	5,685	78	901	271	2,915	3,337	5,119	18,306
Westertoegang . . .	20,423	1,624	5,007	1,312	13,859	30,900	2,101	75,226
Haarlemmersluis . .	34,237	2,396	3,825	530	4,401	2,574	2,716	50,679
Weteringsluis . . .	3,926	—	298	2	16,903	109	1,648	22,886
Sluis Haarlemm. vaart	2,082	—	413	—	411	549	23	3,478
Zeeburgersluizen . .	6,037	216	802	4	1,491	5,394	6,338	20,282
Jac. v. Lennepkanaal	14,838	2,257	15,414	9,104	23.374	9,491	7,883	82,361
Overtoomschesluis. .	13,556	10,054	12,635	3,167	13.655	16,179	1,553	70,799
Pompstation. . . .	8,357	4,863	5,735	27	6,809	6,448	13,872	46,111
Total	386,704	53,022	93,721	26,643	172,190	255,999	98 289	1,086,568

Auch im Jahr 1907 nahm der **Rheinfahrtsverkehr** mit unserem Hafen zu, wenn dies auch nicht besonders bedeutend war, was unter den obwaltenden Umständen auch nicht anders erwartet werden konnte.

Der ungünstige Wasserstand verursachte auch jetzt wieder im letzten Teil des Jahrs ein bedeutendes Hindernis. Besonders machen wir auf eine Klage von Interessenten über die Verzögerung aufmerksam, unter welcher der Rheinfahrtverkehr oft durch das Durchschleusen der vielen Binnenfahrzeuge durch die Schleusen in Utrecht, Vreeswyk und Gorinchem leidet.

Er kamen hier an:

in 1903. . . .	564	Rheinschiffe,	messend	262,491 M³.
„ 1904. . . .	715	„	„	303,628 „
„ 1905. . . .	891	„	„	347,529 „
„ 1906. . . .	751	„	„	346,167 „
„ **1907**. . . .	**854**	„	„	**380,916** „

und gingen ab:

in 1903 . . .	742	Rheinschiffe,	messend	409,413 M³.
„ 1904 . . .	838	„	„	395,497 „
„ 1905 . . .	1,021	„	„	464,094 „
„ 1906 . . .	991	„	„	476,336 „
„ **1907** . . .	**1,028**	„	„	**522,002** „

Sowohl Anzahl als Inhalt der angekommenen und abgegangenen Schiffe nahm also zu, was letztere betrifft, selbst nicht unansehnlich. für beide Rubriken war der Inhalt grösser, als in den vorangehenden Jahren.

Die durchschnittliche Inhaltsgrösse betrug *einkommend* 446 M³. gegen 461 M³. in 1906 und *ausgehend* 508 M³. gegen 480 M³. im Jahr 1906.

Schiffahrtsbewegung in Zeeburg.

In der *Richtung nach der Lek* fuhren:

	Rheinschiffe.					Binnenschiffe.				Schlepp-boote.
	Leer.		Geladen.		Gesamte geladene Quantität.	Segelschiffe.		Dampfer.		
	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.		Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.
in 1900	115	18,492	758	372,354	306,335	17,722	1,652,209	3304	300,827	2,603
„ 1901	233	48,121	630	333,736	281,305	19,015	1,821,664	3447	305,842	2,949
„ 1902	370	105,160	625	332,796	275,330	19,871	1,945,670	3471	310,657	3,153
„ 1903	313	76,031	625	336,456	270,500	19,960	2,065,115	4172	346,528	3,099
„ 1904	283	72,725	651	329,869	247,583	19,335	2,131,224	4770	380,313	3,148
„ 1905	317	84,511	742	326,277	264,458	19,500	2 237,602	4750	390,478	3,217
„ 1906	159	31,913	788	387,864	313,467	21,426	2,406,831	4658	413,094	3,320
„ 1907	147	49,618	781	420,933	342,098	20,070	2,316,408	5180	451,959	3,153

In der *Richtung nach Amsterdam:*

	Rheinschiffe.					Binnenschiffe.				Schlepp-boote.
	Leer.		Geladen.		Gesamte geladene Quantität.	Segelschiffe.		Dampfer.		
	Anzahl.	Gesamter Tonnen Inhalt.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.		Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.
in 1900	168	88,633	859	439,749	317,036	17,947	1,584,644	3282	280,412	2,570
„ 1901	226	100.596	874	428,631	328,717	19,295	1,717,909	3307	273,935	2,839
„ 1902	188	86,476	1007	466,907	372,278	19,576	1,829,259	3413	286,193	2,963
„ 1903	187	97,531	921	439,055	363,551	19,687	1,963,327	4386	340,943	2,917
„ 1904	114	63,691	1048	477,815	374,455	19.473	2,091,112	4803	375,603	3,020
„ 1905	100	48,310	1207	549,371	452,993	19,284	1,979,932	5137	404,644	3,108
„ 1906	90	45,365	1139	541,304	436,636	21,156	2,272,399	4999	424,943	3,133
„ 1907	102	84,668	1230	592,226	474,684	19,889	2 201,817	5293	451,561	2,951

Monatliche Schiffahrtsbewegung durch die Schleusen des Merwedekanals, während des Jahrs 1907.

A. Richtung nach der Lek.

1907	RHEINSCHIFFE.					BINNENSCHIFFE.				SCHLEPP-BOOTE.
	Leer.		Geladen.			Segelschiffe.		Dampfer.		
	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Gesamte Quantität.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.
Januar	8	1,959	45	27,094	23,068	681	90,458	244	21,595	175
Februar ...	4	626	32	18,076	14,984	743	92,499	232	21,633	158
März......	12	3,223	79	41,352	35,688	1,748	193,781	457	40.280	263
April......	32	12,607	76	44,761	37,679	1.808	206.058	426	35,861	282
Mai.......	29	10,114	84	43,285	37.109	18.96	217,954	462	41,670	284
Juni	9	2,578	74	38,330	32.352	1,939	202,943	422	40,244	304
Juli.......	12	4,190	61	35,585	30.062	2,027	220,887	483	41,737	310
August	19	6,331	81	37,407	31,162	1,864	215,169	498	40,390	270
September..	7	2,724	64	35,907	28,761	1.946	226,479	450	38,061	275
October ...	8	4.042	69	36,235	24.953	2,133	237,806	558	46,963	311
November ..	3	801	58	31,725	20,932	1,934	238,255	489	43,469	276
December ..	4	453	61	31,176	25,348	1.351	174.179	459	40,036	245
Tot. in 1907	147	49,648	781	420,933	342,098	20,070	2,316,408	5180	451,959	3,153
Tot. in 1906	159	31,913	788	387,864	313,467	21,426	2,406,831	4658	413,094	3,320

B. Richtung nach Amsterdam.

1907	RHEINSCHIFFE.					BINNENSCHIFFE.				SCHLEPP-BOOTE.
	Leer.		Geladen.			Segelschiffe.		Dampfer.		
	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Gesamte Quantität.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.	Gesamter Tonnen-Inhalt.	Anzahl.
Januar	2	1,604	66	31,884	24,445	788	97,803	270	22,599	186
Februar ...	4	3,062	58	28,581	22,829	788	97,306	280	25,256	229
März.... ..	10	6,527	121	62,884	53.960	1,713	189,794	462	40,010	255
April.....	16	11,676	122	58,537	50,795	1,860	208,718	438	35,426	280
Mai.......	8	6,488	135	62,293	54,382	1,770	194,912	436	37,749	306
Juni	11	8,890	113	53,916	43,310	1,989	193,857	423	39,439	278
Juli.......	7	6,145	97	46,497	36,996	2,098	218,543	493	42,741	308
August.....	8	6,459	117	58,160	46,411	1,935	202,994	509	42,620	287
September .	15	11,888	101	47,812	38,849	1,760	188,666	495	41,194	252
October....	7	6,855	109	51 634	37,915	1,762	201,707	546	43,521	284
November..	4	4,800	86	40,663	27,494	1,839	221.642	504	43,556	260
December..	10	10,776	105	49,265	36,298	1,587	185,775	437	37,450	208
Tot. in 1907	102	84,668	1230	592,226	474,684	19,869	2,201,817	5293	451,561	2,951
Tot. in 1906	90	45,365	1139	541,304	436,636	21,156	2,272,399	4999	424,943	3.133

Aus diesen Tabellen geht hervor, dass der Verkehr auf dem Merwedekanal noch stets ansehnlich zunimmt; die Rheinschiffe *nach der Leck* waren durchschnittlich ansehnlich grösser und im Binnenverkehr nahm die Anzahl der Dampfschiffe bedeutend zu.

In der Richtung *nach Amsterdam* waren Anzahl und Inhalt der Rheinschiffe ausehnlich höher, ebenso wie die der Dampfschiffe im Binnenverkehr.

In beiden Richtungen war die Quantität geladener Güter in den Rheinschiffen ansehnlich höher, als in 1906.

Schiffahrt auf dem Merwedekanal.

I. *Rhein- und Binnenschiffe.*

	Anzahl Schiffe.	Tonneninhalt.
1893	28,560	2,546,970
1894	31,049	2,824,159
1895	30,674	2,781,709
1896	37,283	3,462,778
1897	37,100	3,671,946
1898	40,145	4,400,095
1899	36,722	4,433,357
1900	44,155	4,737,320
1901	47,027	5,030,434
1902	48,521	5,363,111
1903	50,251	5,664,996
1904	50,477	5,922,357
1905	51,037	6,021,125
1906	54,415	6,523,713
1907	**52,692**	**6,569,190**

II. *Rheinschiffe.*

	Anzahl Schiffe.	Tonneninhalt.
1893	1,360	400,550
1894	1,427	428,579
1895	1,509	472,214
1896	1,562	561,513
1897	1,595	623,237
1898	2,092	1,024,608
1899	2,015	1,000,101
1900	1,900	919,228
1901	1,963	911,084
1902	2,190	991,339
1903	2,046	949,073
1904	2,096	944,100
1905	2,366	1,008,469
1906	2,176	1,006,446
1907	**2,260**	**1,147,445**

Von den Rheinschiffen waren reichlich 84 pCt. bestimmt nach oder kamen von Amsterdam.

Uebersicht der hauptsächlichsten Einklarierungen in Lobith den RHEINHAFEN Amsterdam betreffend. (Quantitäten in Tonnen von 1000 K.G.).

ARTIKEL.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.
Salpeter-, Salz-, Schwefelsäure	58	548	156	1045	424
Stein, roh und bearbeitet...	14936	11826	22375	14733	12170
Eisen, roh und in Blöcken .	1222	1529	3812	7220	2135
Andere unedle Metalle.....	1682	2205	3851	4046	4093
Rohtabak................	38	122	39	26	135
Zucker, Melasse, Sirup... .	72	29	12	15	8
Kaffee, Cichorie, Cacao.....	103	115	92	53	350
Wein..................	2378	1618	1890	1926	1925
Mehl und Mehlfabrikate....	832	3481	5005	6044	5940
Oelsaat	—	—	—	7	—
Gerste.................	2128	2819	2645	758	754
Weizen, Roggen, Spelt.....	—	—	—	—	204
Salz	1	—	—	—	19
Soda..................	819	834	995	620	804
Erde, Lehm, Sand, Kies., Kreide	8893	17813	39600	22506	50896
Cement, Tras, Kalk.......	28643	30043	26446	27392	31233
Teer, Harz, Asphalt........	567	4749	840	2071	2123
Steinkohlen..............	37886	28034	21885	17169	26035
Steingut. Porzellan.........	1851	2803	2628	2683	2852
Glas und Glaswaaren.......	1124	1228	1527	1443	2349
Bearbeitetes Eisen.........	32541	34275	40944	21826	69820
Werkzeuge und Teile.......	936	1041	1091	1716	1354
Emballage...............	1220	1274	567	198	245
Andere, nicht besonders	42868	44964	51522	60809	59113
TOTAL....	180798	191350	227922	244306	275281

Uebersicht der hauptsächlichsten Ausklarierungen in Lobith, den RHEINHAFEN Amsterdam betreffend. (Quantitäten in Tonnen von 1000 K.G.).

ARTIKEL.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.
Salpeter, Salz-, Schwefelsäure	145	—	—	—	272
Stein, roh und bearbeitet...	2135	2196	1845	4159	1189
Eisen, roh und in Blöcken..	7229	3121	4614	10708	4687
Andere unedle Metalle.....	5936	7327	11427	12151	14012
Rohtabak...............	2583	2440	2044	2550	3547
Zucker, Melasse, Sirup.....	11406	8315	8395	8909	13332
Kaffee, Cichorie, Cacao.....	2317	2853	2631	2105	2018
Wein...................	3340	4358	5982	5680	5065
Mehl und Mehlfabrikate....	10161	12821	10897	18503	20910
Oelsaat..................	10369	9674	25385	21425	15292
Gerste...................	1486	1113	2809	1346	3104
Waizen, Roggen, Spelt.....	325	1769	5190	1805	3130
Reis....................	2420	6101	4495	5616	8404
Hartes besägtes Holz.......	716	874	890	2020	4608
Weiches besägtes Holz.....	11608	8988	10007	8376	3783
Harte Stämme u.s.w.	780	730	1404	1336	4041
Petroleum u. a. min. Oele..	62258	40515	28282	21653	33447
Fette Oele und Fette......	6240	5492	7266	4394	5856
Farbholz................	180	416	66	303	695
Rohe Wolle..............	3781	2793	2887	2389	2161
Rohbaumwolle............	345	26	9	8	18
Eisenerz................	2814	5385	832	6840	8635
Spiritus und Spirituosen....	710	720	831	870	1064
Andere, nicht besonders....	106334	109482	112160	151693	155301
TOTAL....	255618	237509	250398	294639	314571

Die Ein- und Ausklarierungen in Lobith nahmen also resp. mit ± 31,000 und 20,000 Tonnen zu.

Die vermehrte Einklarierung betraf hauptsächlich die Posten Erde, Lehm u. s. w. und Steinkolen; bei den Ausklarierungen nahmen hauptsächlich zu: Zucker, Melasse und Sirup, Mehl, Reis, hartes besägtes Holz, Petroleum und Eisenerz, doch bemerkt man eine Abnahme in den Rubriken Stein, Eisen, roh und in Blöcken, Oelsaat und weiches besägtes Holz.

Folgende Mitteilungen sind uns von Interessenten bei der amsterdamschen Rheinfahrt zugegangen.

Der *Rheintransport* mit den durch die **Nederlandsch-Duitsche Transport-Maatschappij** repräsentierten Gesellschaften betrug im Jahr 1907 von *Amsterdam* nach dem *Rhein*: 193 Schiffe und Boote mit 66,700 Tonnen Ladung; vom *Rhein* nach *Amsterdam*: 164 Schiffe und Boote mit 43,600 Tonnen.

Diese Gesellschaft äussert die Klage, dass der Verkehr auf dem Merwedekanaal resp. durch die Schleusen in Utrecht, Vreeswijk und Gorinchem durch Andrang vieler Binnenschiffe häufig verzögert wird.

Die Direktion der **Nieuwe Rijnvaartmaatschappij** schreibt uns:

Auch dieses Jahr hat unsere Unternehmung mit Erfolg ihrer Aufgabe genügen d. h. für die regelmässige An- und Abfuhr sowohl von Transito- als von Lokalgütern, auch trotz des höchst ungünstigen Wasserstandes, mit welchem der Rheinverkehr die letzten drei Monate zu kämpfen hatte, sorgen können.

Dieses Hindernis veranlasste uns, wie im vorigen Jahr, unsere Boote temporär für die Fahrt auf Frankfurt a/M zu verwenden. Nach diesem Platz werden wir, sobald die Mainfahrt wieder eröffnet ist, *einmal* per Woche ein Boot gehen lassen, wozu wir durch den Bau von zwei Dampfern, jeder 700 Tonnen Ladvermögen, in den Stand gesetzt werden.

Unsere Flotte, welche jetzt besteht aus:

7 Dampfern à 650 Tonnen
3 „ „ 450 „

nebst 5 Lichtern und 3 Plattkähnen, welche für unsern Dienst an der IJkade zum temporären Aufschlagen und Transportieren von Gütern von und nach den Seedampfern nötig sind, setzt uns in den Stand, die Verbindung mit den Rheinhäfen bis und mit Mannheim geregelt zu unterhalten und zwar 2 à 3 mal per Woche.

Vollbracht wurden in **1907** **136** Reisen (1906 109), transportiert wurden aufwärts **67.335** Tonnen (1906 46,191), „ „ abwärts **40.881** „ (1906 34.255).

Die Direction der **Rhein und See-Schiffahrtgesellschaft** in Köln teilt uns mit, dass in ihrem Dienst für Amsterdam expediert wurden:

Zu Berg:

52 Dampfer
127 Schleppkähne } mit 62,715 Tonnen Güter.

und zu Tal:

52 Dampfer
108 Schleppkähne } mit 42,413 Tonnen Güter.

Durch die Herrn **Voigt & Geber** wurden im Jahr 1907 transportiert:

Nach Mannheim	(106 Reisen). . . .	67,397,561 Kg.
„ Unterrhein	(19 „). . . .	10,319,252 „
Von Mannheim	(52 „). . . .	20,339,991 „
„ Unterrhein	(18 „). . . .	13,633,000 „
	Total. . .	111,689,804 Kg.

Von den in hiesiger Stadt bestehenden Schleppdiensten vernehmen wir von der Direktion des Sleep- en Drinkwaterdienst, vormals H. Rutters, dass von ihr 138 Reisen von hier und Rotterdam nach Ruhrort, Düsseldorf u. s. w. und zurück gemacht worden sind.

Tiefgang der durch die Nordseeschleusen geschleusten Schiffe.

A. TIEFGANG BIS 64 dM.

Anzahl im Jahr.	40 en minder.	41—45	46—50	51—55	56—60	61	62	63	64
1880	1,826	570	336	234	150	23	18	17	11
1881	1,804	646	379	228	158	25	13	25	17
1882	1,824	627	400	304	212	22	22	16	19
1883	1,719	572	475	269	170	43	28	25	15
1884	1,838	621	495	275	163	34	25	28	14
1885	1,661	614	490	238	164	23	30	24	27
1886	1,663	588	496	205	140	36	18	10	25
1887	1,807	581	443	247	161	31	35	23	31
1888	1,686	674	459	264	192	28	27	23	32
1889	1,819	713	439	266	195	27	26	27	28
1890	1,865	753	426	230	178	29	36	25	34
1891	1,817	749	517	297	198	36	40	27	36
1892	1,752	670	455	296	237	53	41	39	32
1893	1,811	627	488	288	189	60	55	24	23
1894	1,903	705	560	302	194	41	27	29	42
1895	1,577	715	534	314	235	44	40	21	39
1896	1,668	896	639	299	234	40	29	22	33
1897	1,887	921	572	334	264	36	26	26	32
1898	1,804	858	551	304	210	35	82	20	35
1899	1,803	849	674	361	264	42	34	22	36
1900	1,802	909	690	443	242	46	26	33	43
1901	1,826	971	674	401	227	46	36	32	30
1902	1,637	919	640	455	242	42	26	40	20
1903	1,471	841	631	443	267	51	27	34	26
1904	1,437	949	698	447	283	44	35	32	32
1905	1,599	953	707	470	290	61	47	33	31
1906	1,664	903	789	496	318	57	43	39	38
1907	1,629	906	716	480	321	65	52	45	35

B. TIEFGANG UEBER 65 dM.

Anzahl im Jahr	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84
1880	5	9	6	1	2	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1881	12	6	4	2	3	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1882	8	12	9	4	8	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1883	17	11	5	1	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1884	35	11	14	2	2	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1885	17	19	7	13	2	4	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1886	27	23	15	9	3	4	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1887	16	12	15	13	4	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1888	23	14	17	12	6	3	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1889	25	23	13	6	7	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1890	22	19	19	22	13	9	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1891	19	19	15	23	7	10	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1892	40	20	20	17	9	4	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1893	18	14	21	20	17	15	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1894	30	28	24	27	16	19	11	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1895	29	21	24	17	13	27	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1896	34	30	27	22	18	25	13	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1897	44	29	30	18	20	28	13	10	11	6	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—
1898	51	31	34	30	25	26	14	15	4	2	4	2	1	—	—	—	—	—	—	—
1899	37	24	39	38	31	27	18	11	11	1	3	2	1	—	—	—	—	—	—	—
1900	41	33	37	28	15	19	16	14	6	3	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—
1901	30	27	33	32	14	21	11	14	4	6	8	1	2	—	1	—	—	—	—	—
1902	28	18	35	14	17	20	20	17	12	11	10	7	3	7	3	3	—	—	—	—
1903	34	24	20	15	16	29	20	16	17	17	6	4	4	3	1	—	—	—	—	—
1904	30	17	28	23	22	33	12	15	11	10	11	8	3	—	1	1	—	2	—	—
1905	29	21	20	28	16	21	14	18	14	7	5	1	6	2	3	1	1	—	—	—
1906	22	28	33	25	16	21	7	13	14	12	11	9	3	8	8	—	1	—	—	—
1907	13	24	24	19	22	33	14	12	23	9	5	7	3	4	2	3	3	—	—	—

Angabe der Anzahl und des Tiefgangs der Seeschiffe in 1907 monatlich durch die Nordseeschleusen geschleust.

1907. Monate.	Anzahl Schiffe mit dem Tiefgang in Dezimetern.																												Total.
	40 und weniger.	41—45	46—50	51—55	56—60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	
Januar	109	68	54	31	21	4	1	—	6	2	2	2	—	5	2	3	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	312
Februar	97	67	50	26	16	3	2	2	2	—	2	—	1	2	2	—	1	4	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	279
März	112	86	71	34	23	6	3	5	3	—	1	3	1	4	2	2	2	1	2	—	2	1	1	1	1	—	—	—	—	367
April	103	89	60	32	19	7	2	5	5	1	2	3	2	1	4	—	3	3	—	2	2	1	1	1	1	—	—	—	—	349
Mai	130	85	58	41	25	8	5	6	2	3	4	2	1	1	2	1	—	3	2	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	382
Juni	146	87	52	43	29	7	5	3	1	1	3	1	2	2	3	1	1	2	2	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	393
Juli	160	62	63	42	34	4	6	4	1	—	2	1	2	—	2	1	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	387
August	166	64	52	54	30	8	6	4	1	4	2	2	—	2	5	1	1	4	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	407
September	150	75	57	37	33	4	9	5	2	2	2	4	2	2	5	1	—	1	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	394
Oktober	156	70	66	50	40	3	4	4	4	—	3	3	3	2	2	1	—	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	414
November	164	75	75	51	30	8	4	3	2	4	1	1	4	—	—	2	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	427
Dezember	136	78	58	39	21	3	5	4	6	1	—	2	1	1	4	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	363
Total in 1907	1629	906	716	480	321	65	52	45	35	18	24	24	19	22	33	14	12	23	9	5	7	3	4	2	3	3	—	—	—	4474

Schiffe durch die Nordseeschleusen geschleust.

Jahr 1907.	Nach See.		Aus See.		Zusammen.	
	Zahl.	Inhalt. M3.	Zahl.	Inhalt. M3.	Zahl.	Inhalt. M3.
Januar	766	758,700	738	720,009	1,504	1,478,709
Februar	509	610,614	509	603,356	1,018	1,213,970
März	720	915,328	725	891,962	1 445	1.807,290
April	842	866,987	887	902.158	1,729	1,769,145
Mai	837	891,972	862	904,509	1,699	1,796,481
Juni	881	918,744	859	872,343	1,740	1,791,087
Juli	970	817,576	1,088	861.076	2,058	1,678,652
Augustus	1,250	973,438	1.207	951,235	2,457	1,924,673
September . . .	1,088	960,371	1,173	940,430	2,261	1,900,801
Oktober	1.319	866,927	1,391	976,987	2,710	1,843,914
November . . .	1,046	958,509	1,105	883,942	2,151	1,842,451
Dezember	879	789,528	908	768,279	1,787	1,557,807
Zusammen. . . .	11,107	10,328,694	11,452	10,276,286	22,559	20,604,980

Zur Vergleichung mit den vorigen Jahren dient folgende Tabelle:

	Nach See.		Aus See.		Zusammen.	
	Zahl.	Inhalt. M3.	Zahl.	Inhalt. M3.	Zahl.	Inhalt. M3.
Jahr 1876 nach der Eröffnung des Kanals am 1º November.	147	132,662 brutto	96	99,361 brutto	243	232,023brutto
Jahr 1877 . . .	1,706	1,462,178 „	1,607	1,421,598 „	3,376	2,883,776 „
„ 1878 . . .	1,655	1,581,504 „	1,587	1,601,369 „	3,242	3,182,873 „
„ 1879 . . .	1,919	1,857,833 „	2,094	1,953,980 „	4,013	3,811,813 „
„ 1880 . . .	2,214	2,107,188 „	2,281	2,157,774 „	4,495	4,264,962 „
„ 1881 . . .	2,266	2,320,927 „	2,337	2,269,397 „	4,603	4,590,324 „
„ 1882 . . .	2,321	2,580,370 „	2,353	2,595,325 „	4,674	5,175,695 „
„ 1883 . . .	2,773	2,742,049 „	2,821	2,695,242 „	5,594	5,437,291 „
„ 1884 . . .	2,776	2,979,764 „	2,660	2,952,598 „	5,436	5,932,362 „
„ 1885 . . .	2,744	3,022,977 netto	3,067	3,031,295 netto	5,811	6,054,272 netto
„ 1886 . . .	2,852	2,401,055 netto und718,719 brutto	3,090	2,428,920 netto und704,431 brutto	5,942	4,829,975 netto u. 1,423,150brutto
„ 1887 . . .	3,019	4,077,128 „	3,237	4,137,604 „	6,256	8,214,732 „
„ 1888 . . .	3,277	4,224,520 „	3,582	4,339,001 „	6,859	8,663,521 „
„ 1889 . . .	3,231	4,434,242 „	3,560	4,456,769 „	6,791	8,891,011 „
„ 1890 . . .	3,514	4,705,791 „	4,238	4,722,321 „	7,752	9,428,112 „
„ 1891 . . .	3,863	5,095,539 „	4,286	5,131,965 „	8,149	10,227,504 „
„ 1892 . . .	3,536	5,253,412 „	4,507	5,231,726 „	8,043	10,485,138 „
„ 1893 . . .	4,063	5,090,548 „	4,780	5,137,105 „	8,843	10,227,653 „
„ 1894 . . .	4,387	5,581,989 „	5,206	5,613,041 „	9,593	11,195,031 „
„ 1895 . . .	5,152	5,353,567	5,772	5.792,539 „	10,924	11,646,106 „
„ 1896 . . .	4,747	6,331,708 „	6,044	6,361,670 „	10,791	12,703,378 „
„ 1897 . . .	4,375	7,008,501 „	5,087	7,042,807 „	9,462	14,051,308 „
„ 1898 . . .	5,012	6,820,209 „	5,303	6,845,674 „	10,314	13,665,883 „
„ 1899 . . .	4,548	7,792,201 „	5,440	7,887,033 „	9,988	15,679,234 „
„ 1900 . . .	4,757	8 051,900 „	5,113	7,963,170 „	9.870	16,015,070 „
„ 1901 . . .	4,529	8,086,064 „	5.185	8,035,566 „	9,714	16,121,630 „
„ 1902 . . .	8,115	8,677,706 „	8.451	8,639,644 „	16,566	17,317.350 „
„ 1903 . . .	6,833	8,395,761 „	7,323	8,396,283 „	14,156	16,792.044 „
„ 1904 . . .	7,612	9,030,243 „	8.262	9,111,558 „	15,874	18,141,801 „
„ 1905 . . .	9,404	9,918,126 „	9,745	9,823.067 „	19,149	19,741,193 „
„ 1906 . . .	12,957	10,520,402 „	12,947	10,482,236 „	25,904	21,002,638 „
„ 1907 . . .	11,107	10,328,694 „	11,452	10,276,286 „	22.559	20,604,980 „

Schiffe durch die Oranjeschleusen geschleust.

JAHR.	Barken, Brikken, Schuner und Koffschiffe.	Rad- und Schrauben-Dampfer.	Tjalken, Pramen, Fischers- und andere Fahrzeuge.	Total.
1880	96	6,899	80,768	87,763
1881	121	7,273	71,005	78,399
1882	64	8,748	72,756	81,568
1883	37	8,958	82,258	91,253
1884	51	8,446	76,132	84,629
1885 . . .	42	10.890	75,101	86,033
1886	32	8,317	76,890	85,239
1887	31	8,395	81,011	89,437
1888	22	7,473	70,143	77,638
1889	16	8.323	76,370	84,709
1890	31	9,814	69,921	79,766
1891	22	13,065	93,731	106,818
1892	25	12.157	81,861	94,063
1893	22	10.264	78,705	88,991
1894 1) .	22	11,338	76,654	88,014
1895	18	9,194	62,486	71,698
1896	14	9,234	65,079	74,327
1897	9	8,565	62,677	71,060
1898	18	9,980	64,153	74,151
1899 2) . . .	30	1,378	63,369	74,777
1900 3) . . .	30	11,439	60,198	71,667
1901 4) . . .	18	12,342	56,427	68,787
1902 5) . . .	16	13,407	53,984	67,407
1903 6) . . .	21	14,752	57,994	72,767
1904 7) . . .	20	14,720	51,934	66,674
1905 8) . . .	39	14,105	49,717	63 861
1906 9) . . .	50	17,383	49,949	67,382
1907 10) . . .	33	15,554	49,675	65,262

[1] Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1894 wegen Eisversperrung von 4. b/m. 19. Januar unterbrochen.

[2] Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1899 wegen Eisversperrung für Dampfschiffe von 14. b/m. 31. Dec. und für Segelschiffe von 13. b/m. 31. Dec. unterbrochen.

[3] Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1900 durch Eisversperrung für Dampfschiffe von 1. b/m. 2. Januar und für Segelschiffe von 1. b/m. 3. Januar unterbrochen.

[4] Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1901 durch Eisversperrung für Dampfschiffe von 6. b/m. 21. Januar und am 21. und 22. Februar und für Segelschiffe von 5. b/m. 24. Jan. und von 15. b/m. 24. Febr. unterbrochen.

[5] Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1902 durch Eisversperrung für Dampfer am 8. und 9. Februar, von 15. b/m. 27 Februar, von 20. b/m. 30. November, von 4. b/m. 18. December und für Segelschiffe von 5. b/m. 27. Februar und von 20. November b/m. 19. December unterbrochen.

[6] Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1903 durch Eisversperrung für Dampfboote von 16. b/m. 25. Januar und am 31. December, und für Segelschiffe von 15. b/m. 26. Januar und von 29. t/m. 31. December unterbrochen.

[7] Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1904 durch Eisversperrung für Dampfer und Segelschiffe von 1. b/m. 13. Januar unterbrochen.

[8] Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1905 durch Eisversperrung für Dampfer am 16. und 17. Januar und von 21. b/m. 25. Januar und für Segelschiffe von 16. b/m. 28. Januar unterbrochen.

[9] Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1906 durch Eisversperrung für Dampfschiffe von 2. b/m. 4. Januar und von 29. b/m. 31. December und für Segelschiffe von 2. b/m. 5. Januar und von 23. b/m. 31. December unterbrochen.

[10] Die Schiffahrt durch die Oranjeschleusen war in 1907 durch Eisversperrung für Dampfboote am 1. und 2. Januar, von 23 b/m. 28. Januar, von 7 b/m. 15. Februar, und am 30. und 31. December und für Segelschiffe am 1., 2. und 3. Januar, von 23. Januar b/m. 17. Februar und am 29., 30. und 31. December unterbrochen.

Feste directe Dampferlinien von Amsterdam.

NACH:	Abfahrten.
Alexandria und Syrien	alle 14 Tage.
Algier	alle 14 Tage.
Antwerpen	3 mal per Woche.
Bordeaux und La Pallice.	alle 14 Tage.
Bremen	wöchentlich.
Bristol und Swansea	wöchentlich.
Brüssel	3 mal per Woche.
Coblenz, Oberlahnstein, Mainz, Worms, Mannheim und dazwischenliegende Plätze .	2 mal per Woche.
Cork	alle 14 Tage.
Danzig	alle 14 Tage.
Duisburg, Düsseldorf, Köln und dazwischenliegende Plätze	3 mal per Woche.
Frankfurt a/Main	wöchentlich.
Fowey	alle 14 Tage.
Genua, Livorno, Napels	wöchentlich.
Gibraltar, Tanger, Cadix.	alle 28 Tage.
Goole	2 mal per Woche.
Gothenburg—Christiania	wöchentlich.
Grangemouth—Glasgow	wöchentlich.
Hamburg	2 mal per Woche.
Hull	2 mal per Woche.
Java und Sumatra (Stv. Mij. „Nederland") .	alle 14 Tage.
do. do. (Stv. Mij. „Oceaan") . .	alle 21 Tage.
Kopenhagen.	wöchentlich.
Leith.	wöchentlich.
Liverpool.	wöchentlich.
Lissabon.	alle 14 Tage.
London	4 mal per Woche.
Malaga, Carthagena, Alicante, Barcelona, Tarragona und Valencia	alle 14 Tage.
Messina, Palermo, Catania	alle 14 Tage.
Malta.	alle 14 Tage.
Malmö—Stockholm	alle 14 Tage.
Montevideo, Buenos Aires, Rosario, Süd-Amerika	2 mal per Monat.
Newcastle	wöchentlich.
St. Petersburg	wöchentlich.
Piraeus, Salonica, Constantinopel und Smyrna	alle 14 Tage.
Plymouth	alle 14 Tage.
Reval.	wöchentlich.
Riga	wöchentlich.
Rio de Janeiro und Santos	1 mal per Monat.
Southampton	alle 14 Tage.
Stettin	wöchentlich.
Suriname, Venezuela, Haiti, Curaçao . . .	alle 14 Tage.
Vigo	alle 28 Tage.

Dampferverbindungen von Amsterdam mit dem Binnenland in 1907.

Bestimmungsplatz.	Durchschnittliche Anzahl Reisen per Jahr.	Bestimmungsplatz.	Durchschnittliche Anzahl Reisen per Jahr.
Aalsmeer	2920	Per Transport	13,168
Alkmaar	1392	Leiden	1456
Amersfoort	104	Maastricht	104
Arnhem	260	Marken	150
Assendelft	104	Meppel	300
Bergen-op-Zoom	52	Middelburg	156
Beverwijk	720	Nieuwediep	824
Bolsward	104	Nieuwendam	3024
Boskoop	624	Nijmegen	104
Breda	104	Oostzaan	2136
Culemborg	52	Ouderkerk	2080
Deventer	312	Oudewater	52
Doesburg	208	Purmerend	876
Dokkum	52	Roelofsarendsveen	260
Dordrecht	260	Rotterdam	936
Durgerdam	1092	de Rijp	360
Edam	358	Schellingwoude	3796
Eindhoven	52	Raamsdonk	104
Elburg	312	Sneek	312
Franeker	52	Tiel	104
Gorcum	52	Twente	182
Gouda	468	Uithoorn	3484
Goes	104	Utrecht	332
Groningen	508	Venlo	52
Haarlem	572	Vlaardingen	360
Hardinxveld	104	Waalwijk	104
Harlingen	260	Woerden	104
Helmond	104	Wormerveer	1020
's Hertogenbosch	156	IJmuiden	624
Hoorn	404	Zaandam	5144
Krommenie	312	Zierikzee	52
Leeuwarden	312	Zutphen	208
Lemmer	730	Zwolle	672
Transportieren	13,220	Total	42,692

Regelmässige und Marktschiffe von Amsterdam ausgehend.

(Die mit * bezeichneten Fahrzeuge werden durch Motoren getrieben).

Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.	Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.
Nord-Holland.			
Aalsmeer	5	Transport 52 Plätze	
Aartswoud	1	Monnikendam	6
Akersloot	1	Muiden*	6
Alkmaar	2	Naarden*	4
Amstelveen*	2	Nederhorst-den-Berg *	täglich.
Andijk	2	Nes, de*	3
Ankeveen*	täglich.	Oud- en Nieuwe Niedorp.*	1
Avenhorn	2	Nieuw-Vennep*	4
Barsingerhorn	1	Noordeinde en N.Schermer.	1
Beemster	3	Noordwijk*	2
Bloemendaal	1	Oostzaan	1
Beverwijk*	1	Opmeer	2
Beverwijk*	täglich.	Opmeer*	1
Blaricum	3	Ouderkerk*	8
Bovenkarspel	2	Oude Sluis	1
Bovenkerk	2	Oudkarspel	1
Broekerhaven	2	Petten	1
Broek-in-Waterland	5	Purmerend	2
Bussum*	12	Rijp, de*	3
Castricum	2	Schagen*	2
Dirkshorn	1	Schagerbrug*	1
Edam*	2	Schellingwoude	täglich.
Enkhuizen*	2	Schermerhorn	3
de Glip*	2	Sloten*	6
Graft	3	Sloten	6
's Graveland*	täglich.	Spanbroek	1
Groot-Schermerhorn	2	Spaarndam	täglich.
Grootebroek	2	Terschelling	unbestimmt.
Haarlem*	2 mal per Tag.	Tessel	2
Haarlemmermeer en Sloten*	4	Tolhuis aan den Amstel	täglich.
Hand van Leiden	2	Uitgeest	2
Heemskerk	3	Uithoorn*	6
Heemstede*	4	Uitermeersche schans	täglich.
Hillegom*	2	Vlieland	unbestimmt
Hilversum*	12	Volendam*	2
Hoofddorp*	4	Warmerhuizen	2
Hoorn*	1	Weesp*	täglich.
Huizen	2	Weespercarspel *	täglich.
Jisp	3	West-Graftdijk	3
Koedijk	1	Westzaan	3
Kolhorn	1	Wieringen*	1
Koog aan de Zaan*	3	Wieringen	1 mal jede 2 W.
Kortenhoef*	täglich.	Wieringerwaard	1
Krommenie*	3	Willemsoord	2
Kudelstaart*	1	Wormerveer	3
Langendijk*	2	Wijk-aan-Zee*	3
Laren	2	IJmuiden*	täglich.
Laren (Eemnes)	2	Zaandam *	täglich.
Limmen	2	Zaandijk	3
St. Maartensbrug	2	Zuid-Schermer	3
Medemblik	1	Zijdewind	1
Monnikendam*	2	Zijpe	1
Transportieren 52 Plätze.		Total 104 Plätze.	

Süd-Holland.

Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.	Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.
Aarlanderveen*	1	Transport 26 Plätze.	
Alfen aan den Rijn*	5	Nieuwkoop*	4
Bodegraven*	3	Oegstgeest	1
Boskoop*	täglich.	Oudewater*	1
Delft c. a.*	6	Oude-Wetering	2
Delfshaven	3	Oudshoorn*	3
Dordrecht*	3	Roelofsarendsveen*	2
Gouda*	6	Rotterdam	täglich.
's Gravendeel	2	Rotterdam	täglich.
's Gravenhage c. a.*	täglich.	Rijnsburg	1
Haastrecht*	1	Rijnsaterwoude*	1
Hazerswoude	1	Rijswijk	3
Hoogmade	1	Sassenheim*	2
De Haag	1	Scheveningen*	2
Katwijk*	1	Schoonhoven*	1
Korter-Aar	1	Schiedam	3
Koudekerk*	1	Vianen	täglich.
Langer-Aar*	1	Voorburg*	täglich.
Leiden*	3	Voorschoten*	täglich.
Leiden	täglich.	Waddingsveen*	1
Leimuiden*	1	Warmond*	1
Leidsche vaart	2	Woerden*	2
Leiderdorp*	4	Woubrugge*	2
Lisse*	1	Zevenhoven*	1
Moordrecht	1	Zwammerdam*	1
Nieuwveen*	1	Zwijndrecht*	1
Transportieren 26 Plätze.		Total 51 Plätze.	

Utrecht.

Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.	Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.
Abcoude*	2	Transport 15 Plätze.	
Baambrugge*	2	Mijdrecht*	4
Baarn en Eemnes*	2	Nichtevecht*	2
Baarn	2	Rhenen	2
Breukelen*	6	Ter A*	6
Eemnes	2	Ter Aar*	1
Harmelen*	1	Utrecht*	täglich.
Jutphaas*	1	Vreeswijk	täglich.
Kamerik*	1	Vinkeveen*	2
Kockengen*	1	Vreeland*	täglich.
Loenen*	6	Waverveen*	2
Loenen	2	Wilnis*	2
Loosdrecht*	täglich.	Wijk-bij-Duurstede	2
Maarssen*	täglich.	IJselstein*	1
Montfoort*	2	Zeist*	4
Transportieren 15 Plätze.		Total 29 Plätze.	

Gelderland.

Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.	Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.
Apeldoorn	1	Transport 11 Plätze.	
Barneveld	4		
Beek bij Beekbergen	1	Loenen	1 mal in 4 T.
Beekbergen	1	Lunteren	2
Ede	2	Nijkerk	2
Eerbeek	1	Oldebroek	2
Epe	1	Oosterbeek	2
Gent	unbestimmt.	Putten	2
Harderwijk	2	Rozendaal	1
Hattem	1	Voorthuizen	2
Klarenbeek	1	Wageningen	2
		Zevenaar	2
Transportieren 11 Plätze		Total 21 Plätze.	

Friesland.

Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.	Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.
		Transport 10 Plätze.	
Akkrum	1		
Beetsterzwaag	1	Joure	1
Bolsward*	1	Makkum	1
Dokkum	1	Oldenboorn	1
Drachten	1	Sloten	1 mal in 2 W.
Gorredijk	1	Sneek	3
Grouw	1	Wolvega	2
Harlingen	3	Workum	1
Heeg	1	Woudsend	1 mal in 2 W.
Heerenveen	1	IJlst	2
Transportieren 10 Plätze		Total 19 Plätze.	

Groningen.

Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.	Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.
Appingadam	unbestimmt.	Transport 11 Plätze.	
Delfzijl	unbestimmt.		
Empe en Eefde	1	Oude und Nieuwe-Pekela	2
Foxbol	1	Scheemda	1
Groningen	2	Sappemeer	1
Hoogezand	1	Stadskanaal	3 mal in 14 T.
Lutjebroek	2	Veendam	3
Martenshoek	1	Wildervank	1
Muntendam	1	Winschoten	1
Noordwolde	2	't Zand	1
Onstwedde	1	Zuidbroek	1
Transportieren 11 Plätze		Total 20 Plätze.	

Overijsel.

Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.	Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.
Almelo	2	Transport 10 Plätze...	
Blokzijl	2*	Kuinre	2
Borne	2	Oldenmarkt	1
Dedemsvaart	1	Oldenzaal	2
Delden	2	Ootmarsum	2
Enschede	2	Steenwijk*	2
Genemuiden	1	Vollenhoven	1
Hasselt	1	Zwartsluis	1
Hengelo	2	Zwolle	2
Kampen	2		
Transportieren 10 Plätze...		Total 18 Plätze.	

Noord-Brabant.

Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.	Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.
Dongen*	1	Transport 5 Plätze...	
Geertruidenberg	unbestimmt.		
Heusden	1	Rozendaal*	1 mal in 14 T.
Oosterhout*	1	Tilburg	unbestimmt.
Putten	2	Werkendam	1
Transportieren 5 Plätze...		Total 8 Plätze.	

Drente.

Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.	Bestimmungsplatz.	Anzahl Abfahrten per Woche.
Assen	3	Transport 2 Plätze...	
Hoogeveen	1	Meppel	6
Transportieren 2 Plätze...		Total 3 Plätze.	

Zeeland. / Limburg.

Zeeland.		Limburg.	
Ter Neuzen	1	Maastricht	1
		Valkenburg	1
Total 1 Platz.		Total 2 Plätze.	

UEBERSICHT.

Regelmässige und Marktschiffe von Amsterdam nach:

104	Plätzen in	Noord-Holland.
51	" "	Zuid-Holland.
29	" "	Utrecht.
21	" "	Gelderland.
19	" "	Friesland.
20	" "	Groningen.
18	" "	Overijsel.
8	" "	Noord-Brabant.
3	" "	Drente
1	" "	Zeeland.
2	" "	Limburg.
276	Plätzen in	Niederland.

BEILAGE II.

Abt. Schiffahrt.

A. Allgemeine Uebersicht der Auswanderer, welche während des Jahrs 1907 aus dem Hafen von AMSTERDAM oder mit Fahrkarten versehen nach ENGLAND, SURINAME, NIED. OST-INDIEN, SÜD-AMERIKA, NORD-AMERIKA, Vereinigte Staaten von NORD-AMERIKA, CANADA und SÜD-AFRIKA gegangen sind.

Weise der Beforderung.	LAND DER HERKUNFT																			Land der Bestimmung.	Zusammensetzung der Familien.				Total General.
	Niederland.	Deutschland.	Russland.	Oesterreich.	Ungarn.	Schweiz.	Italien.	Bulgarien.	Rumänien.	Argentinien.	Turkei.	Belgien.	England.	Dänemark.	Serbien.	Griechenland.	Frankreich.	Java.	Total general.		Männer.	Frauen.	Kinder 1—10 Jahre.	Säuglinge.	
Direkt	—	7	475	18	5	—	—	—	9	—	—	—	—	—	1	—	1	—	516	nach England	341	89	80	6	516
id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1244	1244	„ Suriname	790	454	—	—	1244
id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	198	198	„ Nied. Ost-Indien	137	42	17	2	198
Via England	185	8	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	198	„ N.-Amerika, Verein. Staaten	155	22	20	1	198
id.	600	8	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	612	„ N.-Amerika, Cana'a	369	103	132	8	612
Direkt	59	9	44	—	—	5	53	4	13	3	3	12	2	11	—	—	—	—	218	„ S.-Amerika	148	45	21	4	218
Via England	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	„ S.-Afrika	—	—	—	—	3
Total	847	32	525	18	5	5	53	4	22	3	3	12	2	11	1	3	1	1442	2989	Total	1942	756	270	21	2989

B. Uebersicht der in jedem Monat des Jahrs 1907 aus dem Hafen von AMSTERDAM nach ENGLAND, SURINAME, NIED. OST-INDIEN, SÜD-AMERIKA, NORD-AMERIKA, Vereinigte Staaten NORD-AMERIKA, CANADA und SÜD-AFRIKA gezogenen Auswanderer.

Monate.	DIREKT nach England.					DIREKT nach Suriname.					DIREKT nach Nied.O.-Indien.					DIREKT nach S.-Amerika.					VIA ENGLAND n. N.-Amerika V. S.					VIA ENGLAND n. N.-Amer. Canada.					VIA ENGLAND nach S.-Afrika.					Total general.
	Männer.	Frauen.	Kinder 1—10 Jahre.	Säuglinge.	Total.	Männer.	Frauen.	Kinder 1—10 Jahre.	Säuglinge.	Total.	Männer.	Frauen.	Kinder 1—10 Jahre.	Säuglinge.	Total.	Männer.	Frauen.	Kinder 1—10 Jahre.	Säuglinge.	Total.	Männer.	Frauen.	Kinder 1—10 Jahre.	Säuglinge.	Total.	Männer.	Frauen.	Kinder 1—10 Jahre.	Säuglinge.	Total.	Männer.	Frauen.	Kinder 1—10 Jahre.	Säuglinge.	Total.	
Januar	17	5	3	—	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	1	—	—	28	9	—	1	—	10	13	4	2	1	20	—	—	—	—	—	83
Februar	7	3	5	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	3	—	—	17	5	—	—	—	5	1	—	—	—	1	—	1	—	—	1	39
März	6	1	3	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	4	—	—	14	8	4	2	—	14	59	24	23	1	107	—	—	—	—	—	145
April	22	3	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	9	32	6	9	—	47	140	34	49	2	225	—	—	—	—	—	306
Mai	25	4	3	—	32	169	72	—	—	241	—	—	—	—	—	18	6	3	1	28	11	1	—	—	12	54	12	11	1	78	—	—	—	—	—	391
Juni	44	20	17	—	81	177	73	—	—	250	—	—	—	—	—	6	2	3	—	11	11	1	—	—	12	63	17	24	3	107	—	—	—	—	—	461
Juli	28	6	2	—	36	118	75	—	—	193	137	42	17	2	198	7	—	—	—	7	3	—	—	—	3	8	1	2	—	11	—	—	—	—	—	448
August	38	11	5	2	56	120	122	—	—	242	—	—	—	—	—	11	10	6	—	27	22	2	1	—	25	4	1	—	—	5	—	—	—	—	—	355
September	48	10	12	2	72	206	112	—	—	318	—	—	—	—	—	18	11	7	2	38	22	5	4	1	32	2	—	—	—	2	1	—	—	—	1	463
Oktober	30	9	10	—	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	3	1	—	10	4	—	—	—	4	12	8	17	—	37	—	—	—	—	—	100
November	30	9	9	1	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	2	—	1	14	21	1	—	—	22	13	2	4	—	19	1	—	—	—	1	105
Dezember	46	8	11	1	66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	3	1	—	15	7	2	3	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	93
Total	341	89	80	17	516	790	454	—	—	1244	137	42	17	2	198	148	45	21	4	218	155	22	20	1	198	369	103	132	8	612	2	1	—	—	3	2989

C. Uebersicht der niederländischen Auswanderer aus dem Hafen von AMSTERDAM, während des Jahrs 1907.

Provinz der Herkunft.	Zusammensetzung der Familien.					Total general.
	Männer.	Frauen.	Kinder 1—10 Jahr.	Säuglinge.	Total.	
Nach NORD-AMERIKA.						
Friesland	8	3	4	—	15	
Groningen	5	1	—	—	6	
Overijssel	9	—	—	—	9	
Gelderland	34	18	18	2	72	
Utrecht	38	6	5	1	50	
Noord-Holland	336	70	94	3	503	
Zuid-Holland	62	23	31	3	119	
Zeeland	4	1	—	—	5	
Noord-Brabant	6	—	—	—	6	
	502	122	152	9	785	785
Nach SÜD-AMERIKA.						
Friesland	1	1	1	—	3	
Overijssel	1	2	3	—	6	
Noord-Holland	16	5	1	—	22	
Zuid-Holland	14	6	2	1	23	
Zeeland	1	—	—	—	1	
Noord-Brabant	1	1	1	—	3	
Limburg	1	—	—	—	1	
	35	15	8	1	59	59
Nach SÜD-AFRIKA.						
Noord-Holland	2	1	—	—	3	3
					Niederländer . . .	847

I. Beruf oder Geschäft der überhaupt während des Jahrs 1907 aus dem Hafen von Amsterdam nach England, Suriname, Nied. Ost-indien, Südamerika, Nordamerika Verein. Staaten, Nordamerika Canada und Südafrika abgegangenen Auswanderer.

Nach England.

Arbeiter	2
Arbeiterinnen	2
Artisten	2
Bäcker	23
Barbiere	7
Bediente	5
Pelzarbeiter	2
Buchdrucker	8
Buchbinder	6
Klempner	3
Cartonarbeiter	1
Diamantarbeiter	1
Dienstboten	1
Glaser	1
Goldschmiede	2
Hutmacher	11
Uhrmacher	2
Kellner	6
Schreiber	4
Schneider	77
Kaufleute	28
Kupferschmiede	1
Kutscher	2
Landbauer	1
Lithographen	1
Korbmacher	1
Maschinisten	6
Musikanten	1
Nähterinnen	25
Lehrer	11
Kappenmacher	2
Zuckerbäcker	1
Schlosser	3
Schuhmacher	27
Anstreicher	7
Schreiner	31
Mezger	4
Schmiede	15
Cigarrenmacher	1
Cigarettenmacher	1
Gärtner	2
Zimmerleute	6
Weber	14
Sattler	1
Seeleute	1
	359

Ohne Beruf.

Männer	10
Frauen	61
Kinder 1—10 Jahr	80
Säuglinge	6
Total	516

Nach Suriname.

Arbeiter	790
Arbeiterinnen	454

Ohne Beruf.

Keine.	
Total	1244

Nach Nied. Ost-Indien.

Arbeiter	137
Arbeiterinnen	42
	179

Ohne Beruf.

Männer	—
Frauen	—
Kinder 1—10 Jahr	17
Säuglinge	2
Total	198

Nach Süd-Amerika.

Arbeiter	61
Barbiere	1
Klempner	1
Buchbinder	1
Schreiber	4
Schneider	10
Kaufleute	11
Landbauer	29
Maschinisten	1
Schlosser	3
Schuhmacher	1
Schreiner	1
Zimmerleute	11
Techniker	4
Seeleute	1
	140

Ohne Beruf.

Männer	8
Frauen	45
Kinder 1—10 Jahr	21
Säuglinge	4
Total	218

Nach Nord-Amerika Ver. Staaten

Bäcker	1
Buchdrucker	1
Buchbinder	2
Transportieren	4

Transport	4
Dienstboten	1
Schreiber	2
Kellner	3
Kaufleute	12
Kutscher	1
Landbauer	16
Klempner	3
Maurer	10
Schuhmacher	2
Anstreicher	5
Metzger	6
Schmiede	8
Cigarrenmacher	5
Zimmerleute	43
Techniker	4
Arbeiter	7
Seeleute	3
	135

Ohne Beruf.

Männer	21
Frauen	21
Kinder 1—10 Jahr	20
Säuglinge	1
Total	198

Nach **Nord-Amerika Canada.**

Arbeiter	10
Arbeiterinnen	1
Bäcker	10
Barbiere	2
Bediente	7
Buchdrucker	2
Cartonarbeiter	1
Dienstboten	1
Schreiber	12
Transportieren	46

Transport	46
Schneider	2
Kaufleute	14
Kutscher	1
Landbauer	58
Klempner	3
Lithographen	2
Maurer	4
Nähterin	1
Schuhmacher	3
Anstreicher	18
Schreiner	1
Metzger	5
Schmiede	16
Cigarrenmacher	2
Gärtner	8
Zimmerleute	100
Techniker	18
Arbeiter	22
Seeleute	2
Buchbinder	1
	327

Ohne Beruf.

Männer	45
Frauen	100
Kinder 1—10 Jahr	132
Säuglinge	8
Total	612

Nach **Süd-Afrika.**

Dienstboten	1
Eisenbahnbeambte	1
Ladenbesitzer	1

Ohne Beruf.

Keine	—
Total	3

II. Beruf oder Geschäft der aus dem Hafen von Amsterdam während des Jahrs 1907 nach Süd-Amerika, Nord-Amerika Vereinigte Staaten, Nord-Amerika Canada und Süd-Afrika abgegangenen Auswanderer.

Nach **Süd-Amerika.**

Arbeiter	4
Schreiber	4
Schneider	1
Kaufleute	2
Landbauer	5
Schreiner	1
Zimmerleute	10
Techniker	4
	31
Transport	31

Ohne Beruf.

Männer	4
Frauen	15
Kinder 1—10 Jahr	8
Säuglinge	1
Total	59

Nach **Nord-Amerika Ver. Staaten.**

Bäcker	1
Buchdrucker	1
Buchbinder	2
Dienstboten	1
Schreiber	2
Kaufleute	10
Kutscher	1
Landbauer	15
Klempner	3
Maurer	9
Schuhmacher	2
Anstreicher	5
Mezger	5
Schmiede	8
Cigarrenmacher	5
Zimmerleute	43
Techniker	4
Arbeiter	5
Seeleute	3
	125

Ohne Beruf.

Männer	19
Frauen	20
Kinder 1—10 Jahr	20
Säuglinge	1
Total	185

Nach **Nord-Amerika Canada.**

Arbeiter	9
Bäcker	9
Barbiere	2
Bediente	6
Buchdrucker	2
Buchbinder	1
Cartonarbeiter	1
Transportieren	30
Transport	30
Dienstboten	1
Schreiber	11
Schneider	2
Kaufleute	14
Kutscher	1
Landbauer	56
Klempner	3
Lithographen	2
Maurer	4
Schuhmacher	3
Anstreicher	18
Schreiner	1
Mezger	4
Schmiede	16
Cigarrenmacher	2
Gärtner	8
Zimmerleute	98
Techniker	17
Arbeiter	22
Seeleute	2
	315

Ohne Beruf.

Männer	45
Frauen	100
Kinder 1—10 Jahr	132
Säuglinge	8
Total	600

Nach **Süd-Afrika.**

Dienstboten	1
Eisenbahnbeamte	1
Ladenbesitzer	1

Ohne Beruf.

Keine.

Total	3

VIERTES KAPITEL.

INDUSTRIE.

IV. INDUSTRIE.

Allgemeine Uebersicht.

Wie in vorigen Jahren wurde uns durch eine Anzahl Industrieller, deren Namen am Schlusse folgen, auf unser Ansuchen eine mehr oder weniger ausführliche Uebersicht des Geschäftsgangs ihres Betriebs über das abgelaufene Jahr gegeben, wofür ihnen hiemit unser Dank ausgesprochen wird.

Wiewohl das Jahr 1907, wie aus den erhaltenen Daten abgeleitet werden kann, nicht als ein ungünstiges Jahr für die Industrie im Allgemeinen charakterisiert werden darf, haben viele Betriebe und besonders solche, die entweder mit den Baubetrieben im Zusammenhang stehen, oder für einen künstlerischen Verbrauch arbeiten und von der Wohlfahrt der Arbeitersbevölkerung abhängig sind, den merkbaren Einfluss der Malaise in ungünstiger Richtung empfunden, welche im Baufach und unter einem grossen Teil der Bevölkerung, besonders in den letzten Monaten des Jahrs, infolge der Arbeitslosigkeit geherrscht hat.

Am wenigsten scheint die Grossindustrie in der Schiffs- und Metallbranche durch diese Malaise gelitten zu haben, da in dieser Branche, welche einige tausend Arbeiter in hiesiger Stadt beschäftigt, so ziemlich das ganze Jahr hindurch reichlich Beschäftigung war.

Mit Genugtuung kann konstatiert werden, dass in diesem Berichtsjahr auf dem von der Gemeinde hauptsächlich für industrielle Zwecke bestimmten Grund einige neue Industrieen entstanden oder alte sich ausdehnten, wiewohl die meisten davon erst im folgenden Berichtsjahr in vollem Betrieb sein werden, wie die im Amsterdamer Polder errichtete Superphosphatfabrik und die jenseit des IJ errichtete

Motorenfabrik der firma G. Goedkoop Ir. Ueberdies wurde in der unmittelbaren Nähe dieser Stadt (unter der Gemeinde Diemen) für Rechnung der Firma Delius & Co., eine hauptsächlich für die Verfertigung von Medizinflaschen bestimmte Fabrik gebaut.

Wenn obengenannte Terrains unter entgegenkommenden Bedingungen zur Verfügung gestellt werden und eine gute Verbindung mit den übrigen Verkehrsmitteln erhalten, dann werden, auch dank den grossen Vorteilen des auch hier zur Verfügung stehenden elektrischen Stroms der Gemeindezentrale, gewiss mehr Industrieen erstehen, die hier mit Erfolg betrieben werden können.

Da mehr und mehr die Ueberzeugung an Boden gewinnt, dass die Ausdehnung der Industrie eines der vornehmsten Mittel ist, welche unsere Stadt zu ihrem ferneren Aufschwung bedarf, vertrauen wir, dass die, welche dazu berufen sind, um die Interessen von Amsterdam zu beherzigen, sich stets bereit finden lassen werden, um diejenigen Massregeln, welche diese Ausdehnung befördern können, zu unterstützen. Wird dabei aus dem Kreise der Bürger selbst durch Jeden, soweit dies in seiner Kraft steht, getrachtet, unsere Industrie zu stärken oder zur Errichtung neuer industrieller Etablissements behilflich zu sein, dann wird dies nur zum Vorteil unserer Stadt ausschlagen.

Allein durch eine innige Zusammenwirkung der verschiedenen Zweige der Volkswohlfahrt kann eine bleibende Blüte des Ganzen erreicht werden und es ist denn auch nötig, nach dieser Zusammenwirkung stets zu streben.

Ferner kann hier noch vermeldet werden, dass in diesem Berichtsjahr drei durchaus moderne und nach den Anforderungen der Zeit eingerichtete, mit den neuesten Verbesserungen versehene Diamantschleifereien eingerichtet wurden, welche, was ihre Ausstattung betrifft, als Modellfabriken gelten können.

I. Nahrungs- und Genussmittel.

Brauereien. Die schlechte Witterung während des Sommers und die allgemeine Malaise, die am Ende des Jahrs besonders auch unter der ein grosses Kontingent zum Verbrauch des Biers stellenden Arbeiterbevölkerung herrschte, machte den Zustand der Brauereien nicht günstig.

Wiewohl im Lauf des Jahrs ungekannt niedrige Hopfenpreise vorkamen, wurden die Produktionskosten doch höher, als im Jahr zuvor und zwar infolge der sehr hohen Gersten- und Steinkohlenpreise.

In den meisten Brauereien hierzulande fanden ansehnliche Aenderungen und Verbesserungen in der Einrichtung statt.

Essigfabriken. Auch hier hatte die ungünstige Witterung Einfluss auf den Verbrauch.

Die Konkurrenz gegen die Essigessenz, welches Surrogat aus Deutschland eingeführt wird, wird stets schärfer. Wie früher wird desshalb gefordert, dass wenigstens bei den von der Regierung ausgeschriebenen Essiglieferungen vorgeschrieben werde, dass die viel reineren aus Rosinen hergestellten Essigsorten geliefert werden müssen.

Likörfabriken. Aus den erhaltenen Mitteilungen geht hervor, dass dieser Betrieb, wie bei so vielen andern Industrieen der Fall ist, nur dann lohnend bleibt, wenn er als Grossbetrieb mit grossem Umsatz auftritt; dabei muss für Export gearbeitet werden, wofür, ausser anderen Ländern, besonders die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika in Betracht kommen. Es wird desshalb sehr bedauert, dass der Handelsvertrag, der, nach langen Jahren Wartens, endlich am 16 Mai 1907 von unserer Regierung mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika über den Import von Likören geschlossen ist, bis jetzt noch nicht bekräftigt worden ist.

Cigarrenfabriken. Von diesen ist nicht viel zu melden. Der hohe Preis der Rohstoffe wirkte auf das finanzielle Resultat nicht günstig, während die allgemeine Malaise ihren ungünstigen Einfluss auf den Absatz geltend machte.

Für Export wurden vielfach wohlfeile Sorten verlangt.

Kaffeeschälereien. Bei der äusserst geringen Ernte des Java-Kaffees ist dieses Jahr für die Schälereien ebenso wenig günstig, wie das vorige.

Reisschälmühlen. Durch grosse Nachfrage und geregelten Absatz war für diesen Betrieb auch das Jahr 1907 günstig. Die Preise sowohl für rohen, wie für geschälten Reis waren in die Höhe gehend.

Zuckerraffinerieen. Die Aktiengesellschaft Wester-Suikerraffinaderij verarbeitete: in der Wester-Suikerraffinaderij 101 Million K.G. und in der Amstel-Suikerraffinaderij 11 Million K.G., zusammen 112 Millionen K.G. Zucker. Sie empfand starke Konkurrenz auf dem englischen Markt, infolge der Räumung der überzähligen Vorräte der französischen Raffinereien. Da die ihr gehörende Amstel Suikerraffinaderij hauptsächlich dieselben Produkte lieferte, wie die französischen Raffinerieen (Brote und crushed), so zwang diese starke Konkurrenz zu rascherer Betriebseinstellung dieser letztern Raffinerie, da ein weiteres Fortarbeiten den Verlust nur grösser gemacht hätte. Die Amstel Suikerraffinaderij hat denn auch im Laufe dieses Berichtsjahrs zu bestehen aufgehört.

Die Suikerraffinadery, vormals Spakler & Tetterode, konnte, aus Mangel an Rohstoff, ihr volles Produktionsvermögen nicht entfalten, sondern verarbeitete 57 Million K.G. Rübenrohzucker, besonders zu Granulated, Cubes, Castor Crushed, Broten, Tabletten, Melis, Basterd u. s. w.

Brot- und Zwiebackbäckereien. Wie man uns berichtet, ist das Steigen der Brot- und Zwiebackpreise nicht im Ver-

hältnis zum Steigen der Mehlpreise, so dass im Allgemeinen die finanziellen Resultate nicht günstig sein werden.

Cacao- und Chocoladefabriken. Auch in diesem Betrieb wird geklagt, dass der Umsatz durch die infolge des Steigens der Preise des Rohstoffs erhöhten Notierungen abgenommen hat und dass die Preiserhöhung des Produkts nicht die Preiserhöhung der Cacaobohnen deckt und also das finanzielle Resultatt nicht mehr so günstig sein kann. Der Preis der Cacaobutter war ebenfalls hoch und dies war für den hohen Preis der Cacaobohnen eine kleine Kompensation.

Mineralwasserfabriken. Früchtewein- und Marmelade-Fabriken. Der Verbrauch dieser Industrieprodukte ist natürlich von der Witterung sehr abhängig und es ist denn auch nicht zu verwundern, dass besonders die Mineralwasserfabriken eine ansehnliche Einschränkung des Verbrauchs hierzulande über das Jahr 1907, nach Schätzung etwa 20 pCt., konstatieren müssen. Zum Teil wird dieser geringere Verbrauch durch Vergrösserung des Exports kompensiert, aber günstig ist das abgelaufene Jahr nicht zu nennen. Sehr wird noch über Verfälschungen und Pfuschereien geklagt, die bei Limonade statt finden. Auch die Glaspreise, die noch stets steigend waren, hatten auf diese Industrie einen ungünstigen Einfluss. Die Fabrikanten dringen noch stets auf den Schutz des Flascheneigentums.

Die Resultate der Marmeladeindustrie waren nicht ungünstig; doch wird noch sehr bedauert, dass Holland noch immer nicht, wie die es umringenden Länder, die Steuer auf Zucker erniedrigt hat, was für diese Industrie von grossem Interesse sein würde.

Milcheinrichtungen und Fabriken von sterilisierter Milch. Der Umsatz der Milcheinrichtungen in natürlicher und sterilisierter Milch nimmt stets zu und werden die von der Hygiene an die Milch gestellten Anforderungen stets grösser, so dass die an den Häusern in offenen Fässern

verkaufte Milch mehr und mehr durch in Reformflaschen gefüllte Milch verdrängt wird.

Im Milchhandel bestehen noch stets einige grosse Misstände, nämlich: 1°. Der „Verkauf von verdünnter Milch", welcher von der Obrigkeit noch stets gestattet wird und wodurch in den Volksvierteln sehr wohlfeile Milch verkauft wird. Man kann dabei durchaus nicht kontrolieren, *womit* die Milch verdünnt ist und es wäre dann viel besser, dass Jeder für sich selbst die Milch verdünnt, um wohlfeile Milch zu erhalten. 2°. das Abliefern aus Fässern und Kannen, deren Inhalt nicht zu sehen ist. Man spricht den Wunsch aus, dass verordnet werde, dass nichts anders, als *volle Milch, abgerahmte Milch* und *Buttermilch* verkauft werden darf und dass auf jedem Fass, in welchem diese Artikel transportiert werden, dies deutlich angegeben sein muss.

Allmählig scheinen sich die Autoritäten mit dergleichen Massregeln befreunden zu wollen und kann man also allmählig zu dem gewünschten Zustand gelangen.

Eau de Cologne und Parfümerieen. Das Jahr 1907 gibt für die Parfümerieindustrie in Holland einen grossen Rückgang an, der zu der fortwährenden Zunahme des in den letzten Jahren erreichten Umsatzes einen scharfen Kontrast bildet.

Man empfindet den Rückschlag der allgemeinen Depression. Auch die schlechte Witterung während des Sommers von 1907 hat auf das weniger günstige Resultat Einfluss gehabt.

Die Preiserhöhung von Rohstoffen, Fournituren, Glas u.s.w. war sehr bedeutend und daher auch nicht in Uebereinstimmung mit der auf die Fabrikate gelegten Erhöhung.

Der Export war nicht ungünstig.

Die in hiesiger Stadt bestehende Fabrik für Bereitung auf chemischem Weg von Rohstoffen für Parfümerie- und Toilettenseifenfabrikate meldet uns, dass sie die einzige hierzulande bestehende Fabrik in dieser Branche ist und dass das abgelaufene Jahr für sie im Ganzen günstig war,

nur hatte der ungünstige Zustand in den Vereinigten Staaten von Nordamerika in der zweiten Hälfte des Jahrs einen merkbaren Einfluss auf den Geschäftsgang.

Seife. Während 1907 liefen die Preise der Rohstoffe zu ungekannt hohen Preisen auf. Das Stillestehen von zwei Fabriken (wovon eine für weiche Seife) hierzulande steht damit im Zusammenhang. Die Seifenpreise wurden zwar allgemein erhöht, aber nicht im Verhältnis zum Preis der Rohstoffe, so dass vom Janr 1907 nur schlechte Resultate erwartet werden können.

Die riesenhafte Einfuhr von Haushaltseife aus Grossbritannien dauert fort. Es muss jedoch zugegeben werden, dass die von niederländischer Seite gemachten Versuche, um dieser Einfuhr die Spitze zu bieten, sich nicht durch Kraft und Ausdauer auszeichnen.

Für die Ausfuhr nach Niederl. Ostindien werden die Aussichten weniger günstig, da die Seifenfabrikation auf Java selbst sich sehr ausdehnt. Für Lieferungen nach Indien befinden sich ferner die österreichischen Fabrikanten durch niedrige Frachten, die ihnen von den subventionierten Dampferlinien ihres Landes bewilligt werden, in günstiger Lage.

Sodafabriken. Bis vor wenigen Jahren wurde in Holland nur reine Soda gebraucht. In unheilvoller Stunde wurde aus Belgien hier ein Produkt eingeführt, welches aus einer Mischung von Soda und Glaubersalzkristallen bestand.

Diese Mischung war desshalb so leicht, weil Glaubersalzkristalle mit dem blossen Auge von Sodakristallen beinahe nicht zu unterscheiden sind. Versuche, um diese Einfuhr auf gesetzlichem Weg zu verhindern, schlugen fehl, weil der niederländische Käufer wusste, dass er keine reine, sondern gemischte Waare erhielt.

Und da diese Mischung für den Käufer natürlich wohlfeiler war, als reine Soda, halfen Warnungen, die an den Handel gerichtet wurden, ebenso wenig.

Indessen sahen die niederländischen Fabrikanten ihren

Absatz von reiner Soda mehr und mehr abnehmen, so dass sie vor der Wahl standen, diese Mischungen entweder ebenfalls zu liefern oder ihre Fabriken in absehbarer Zeit still stehen zu lassen. Natürlich entschied man sich für ersteres.

Da man diesen Weg einmal eingeschlagen hatte, wurden die Fabrikanten gezwungen, den Sodagehalt der Mischungen mehr und mehr herabzusetzen und schliesslich sah man, besonders in den südlichen Provinzen, wo man ausschliesslich auf niedrige Preise sieht, ausschliesslich Glaubersalz für Soda liefern!

Die niederländischen Fabrikanten, welche einsahen, dass die Zunahme des Verbrauchs eines für Reinigungszwecke so durchaus wertlosen Artikels wie Glaubersalz schliesslich auf den Verbrauch von Soda überhaupt einen höchst nachteiligen Einfluss haben würde, beschlossen im Anfang des vorigen Jahrs, gemeinschaftlich aufs Neue den Kampf gegen die gemischte Waare aufzunehmen, indem sie sich gegenseitig verpflichteten, *ausschliesslich* reine Soda zu liefern.

Dieser Kampf wird ihnen jedoch sehr erschwert, da Belgien mit der Einfuhr von Glaubersalzmischungen fortfährt und dabei durch den Zwischenhandel unterstützt wird, welcher diese Waare des niedrigeren Preises wegen gerne kauft, um sie als Soda an Detailgeschäfte zu verkaufen.

Wie gesagt, kommt dieser Uebelstand am meisten in den südlichen Provinzen unseres Landes, Nordbrabant, Zeeland und Limburg und auch in den nördlichen, Friesland und Groningen, vor. Dagegen hatte und hat man in den Provinzen Nord- und Südholland und Utrecht überwiegend reine Soda.

Auch wird die Industrie ernstlich durch den unlauteren Wettbewerb derer geschädigt, die Ammoniac Soda in kleinen Päckchen unter allerlei Reklamenamen in den Handel bringen. Abgesehen von der Tatsache, dass unter dieser Verpackung wiederholt Ammoniak Soda vorkommt, deren Gehalt durch Wasser ein sehr niedriger ist, besteht noch der weitere Uebelstand, dass man zur Anpreisung der Waare grobe Unwahrheiten gebraucht, indem auf den Päckchen die Worte: „5 mal stärker als die beste Soda" gedruckt sind.

II. Metall- und Holzbearbeitung.

Gold- und Silberschmiede. Man darf sich nicht wundern, dass auch in diesem Betrieb die allgemeine Malaise der zweiten Hälfte des Jahrs 1907 empfunden wurde, nachdem das Geschäft in der ersten Hälfte befriedigend gewesen war. Wiederholt wurde eine Revision unseres veralteten Gesetzes über die Bürgschaft des Staats für Gold- und Silberwaaren verlangt, welches Gesetz die Ursache ist, dass unser Land mit minderwertigem ausländischem Gold überschwemmt wird.

Cement-Eisenindustrie. Diese Industrie ist natürlich vom Gang der Geschäfte im Baufach abhängig, wozu sie eigentlich gehört. Da sie jedoch viel mehr bei besonderen und grösseren Gebäuden, als beim gewöhnlichen Häuserbau Anwendung findet, hat sie weniger, als letzterer, unter temporärer Flauheit im Häuserbau zu leiden.

Es wird darüber geklagt, dass Behörden oder Direktoren von dem einen oder andern Cementeisenfabrikanten manchmal Pläne ausarbeiten lassen und letztere später dann dazu gebrauchen, um die Arbeiten zu verakkordieren, ohne dafür eine Vergütung zu geben. Während man sich etwas derartiges einem Architekten gegenüber sicher nicht erlauben würde, scheint man einem Fabrikanten gegenüber eine solche Handelsweise in der Ordnung zu finden. Man macht darauf aufmerksam, wie nötig es ist, dass wir ein Gesetz bekommen, welches das geistige Eigentum schützt.

Dampfsägereien und Dampfzimmerfabriken. Diese hatten während des Berichtsjahrs in befriedigender Weise zu tun. Die Preise bei der Lohnsägerei sind jedoch sehr niedrig und wenig lohnend. Auch diese Geschäfte empfinden natürlich die Malaise in den Baufächern.

Jalusieen- und Rollädenfabriken. Die Nachfrage nach gegen die Sonne schützenden Artikeln war befriedigend. Diese Industrie bringt fortdauernd neue Artikel auf den Markt, so dass sie sich im Allgemeinen fortwährender Blüte erfreut.

Automobil- und Fahrradindustrie. Die Zeiten sind für diese beiden Industrieen nicht günstig; aber trotzdem hatten die beiden hiesigen Fabriken viele Bestellungen, zu einem grossen Teil für Export. Häufig können dabei nur niedrige Preise bedungen werden und es ist desshalb sehr zu bedauern, dass der Import z. B. von Fahrrädern und Unterteilen, der vor 1907 etwa noch 2½ Million Gulden betrug, nicht durch Gebrauch der in unserem Lande fabrizierten Gegenstände ersetzt wird. Die Schuld davon liegt hauptsächlich bei Grossisten und Händlern; während es im Auslande Gewohnheit ist, auswärtiges Fabrikat nur dann zu kaufen, wenn der Preis, sagen wir, 10 pCt. niedriger ist, als das inländische Produkt, hält es der holländische Grossist aus verschiedenen Gründen nicht in seinem Interesse, inländische Fabrikate zu kaufen, ausser wenn diese ansehnlich wohlfeiler sind, als die ausländischen, so dass er also nur selten den Absatz holländischer Produkte befördert. So wurden eine grosse Anzahl der in unserer Stadt verfertigten „Spijker cars" nach dem Ausland, besonders nach England geliefert, ehe man hier von diesen Automobilen Notiz nahm.

In der letzten Zeit fanden diese Auto's auch vielfach Eingang in unseren Kolonieen, aber in unserem eigenen Land nur in beschränkter Weise.

Kupfer-, Metall- und Lackwaaren. Im Allgemeinen ist man über den Zustand, besonders in der ersten Hälfte des Jahrs zufrieden.

Die zweite Hälfte brachte bedeutend weniger Bestellungen, sodass manchmal mit verkürzter Arbeitszeit gearbeitet werden musste, es scheint aber gegen Ende des Jahrs eine Besserung eingetreten zu sein.

Die **amsterdamsche Verzinkerij**, welche Haushalt-Artikel macht, hatte selbst grösseren Umsatz, als je zuvor und erweiterte ihre Betriebskraft um 50 pCt.

Die Fabrikanten klagen über die Konkurrenz sehr wohlfeiler deutscher Artikel von inferiörer Qualität, die hier einen niedrigen Eingangszoll bezahlen, während Export

nach Deutschland durch die enorm hohen dort erhobenen Zölle unmöglich ist.

Möbel und Amöblements. In der Möbelindustrie wird auch geklagt über den Einfluss der schlechten Zeitverhältnisse, besonders am Ende des Jahrs. Mit Genugtuung wird jedoch konstatiert, dass Privatleute, die früher im Auslande kauften, je länger je mehr hier ihre Aufträge geben und dass grosse Dampfer- und Eisenbahngesellschaften bei der Anschaffung ihres neuen Materials die inländische Möbelindustrie sehr fördern.

III. Schiffsbau, Dampfmaschinen, Eisen- und Stahlindustrie.

Die Schiffswerften und Maschinenfabriken in hiesiger Stadt waren zum Teil reichlich, zum Teil weniger mit Aufträgen versehen, als im Jahr 1906. Besonders am Ende des Jahrs, nachdem viele laufende Kontrakte abgeliefert waren, war es für einzelne schwierig, genügende Bestellungen zu erhalten und wurde dann auch die Arbeitszeit verkürzt.

Die **Nederlandsche Scheepsbouw-Maatschappij**, welche aus den im vorigen Bericht genannten Gründen für ihre Betriebskraft nicht genügende Kontrakte abschliessen konnte, musste die Anzahl ihrer Arbeiter auf durchschnittlich 650 Mann einschränken. Da die Erweiterung der Durchfahrt vom IJ nach dem Oosterdok, zu deren Kosten sie gemeinschaftlich mit der Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel für ƒ 100,000.— beiträgt, im Lauf des Jahrs in Angriff genommen wurde, war es ihr möglich, mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Nederland" für ein Frachtboot von 52' Breite abzuschliessen, welches Schiff also das erste sein wird, welches von der grösseren Durchfahrtsweite Nutzen ziehen wird.

Um den Bau der Schiffe zu beschleunigen, hat man be-

schlossen, die Maschineneinrichtung der Fabrik ansehnlich zu erweitern, da es sich bei Einschreibungen stets zeigt, dass bei genau umschriebenen Bedingungen die Werft hinsichtlich des Preises, aber nicht hinsichtlich der Bauzeit, mit dem Ausland gut konkurrieren kann.

Geliefert wurden in 1907:

Der Schraubendampfer „*Vondel*", gross 5846.95 Tonnen Brutto für die D. Sch. G. „Nederland."

Der Schraubendampfer „*Vulcanus*", gross 1817.98 T. Br. für die Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij.

Der treibende Aufzugbock (hijschbok) „*Simson*", gross 135 Brutto Tonnen, Hebkraft 35 Tonnen, für Herrn Gebr. Goedkoop hier.

Baggerfahrzeug für die Haarlemsche Maschinenfabrik, vormals Gebr. Figee, in Haarlem;

während im Bau blieben am 31. Dezember 7 Dampfer und 4 grosse Deckkähne.

Die Werft **'t Kromhout** lieferte ab:

8 Motor Direktionsboote;
9 „ Frachtboote;
1 „ Schleppboot;
2 „ Passagiersboote;
1 „ Jacht;
1 „ Rettungsboot;
2 Lichter und 2 hölzerne Schaluppen;

während noch 20 Schiffe am 1. Januar 1908 in Bau waren.

Die Anzahl Arbeiter betrug durchschnittlich 200 und war die Anzahl Bestellungen, besonders in Kromhoutmotoren, so gross, dass ein Teil davon bei anderen Firmen ausgeführt werden musste. Diese Werft beschloss denn auch jenseit des IJ eine neue Fabrik zu bauen, besonders für die Anfertigung von Motoren, welche Fabrik jetzt im Entstehen ist.

Ein grosser Teil der Produktion ging nach dem Ausland, hauptsächlich weil die in Holland zu bedingenden Preise nicht lohnend sind.

Ferner lieferte, ausser Reparaturarbeiten, die **Firma Wed. J. Ceuvel**:

Ein Motorfrachtkahn,
Zwei Motordeckkähne,
Zwei Motorfahrzeuge,
Ein Schleppboot und einen Deckkahn,
und waren etwa 80 Mann bei ihr beschäftigt.

Die Herrn E. J. Bok & Zonen bauten einige Deckkähne aus Stahl, die Scheepsbouw en Werktuigen Fabriek Jan F. Meursing lieferte einige kleinere Fahrzeuge, Maschinen und Kessel, während die Werft *Koning William* sich mehr speziell auf den Bau hölzerner Schaluppen und Flaschenzugfabrikation verlegt, dabei also von dem grossen Schiffsbau abhängig ist, der im abgelaufenen Jahr nicht viel Aufträge gab.

Bei der **Amsterdamsche Droogdok-Maatschappij** wurden total gedockt **583** Schiffe, messend **623,186** Tonnen während 1391 Docktage, gegen **523** Schiffe, messend **515,584** Tonnen während 1278 Docktage im Jahr 1906. Vom Schneckendock wurde Gebrauch gemacht durch 59 Dampfer gegen 52 im Jahr 1906. Die Werkstätten dieser Gesellschaft waren regelmässig beschäftigt.

Was die **Machinenfabriken** betrifft, so kann mitgeteilt werden, dass die

Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel das ganze Jahr reichlich Aufträge hatte und die Anzahl der Arbeiter, womit sie in 1906 endigte, ungefähr das ganze Jahr hindurch gehalten werden konnte. An Arbeitslohn wurde ausbezahlt *f* 1,230,800.—, während wieder für etwa ¾ Million Gulden mehr geliefert wurde, als im Jahr vorher. Zu den hauptsächlichsten gelieferten Arbeiten gehören:

Die Schiffsmaschinen-Installationen für den Dampfer *Vondel* der Stoomvaart-Mij. „Nederland", *Vulcanus*, der Koninkl. Nederl. Stoomboot-Mij., ferner eine grosse Anzahl Maschinen und Apparate für die Zuckerindustrie auf Java und hierzulande, Maschinen, Kessel, Motoren u. s. w. Die Abteilung

Wagenfabrikation, Lokomotive und Eisenkonstruktion lieferte wieder eine grosse Anzahl Eisen- und Strassenbahnwagen und einige ansehnliche Eisenkonstruktionen ab.

Die übrigen Maschinenfabriken, welche uns Mitteilungen zukommen liessen, nämlich die Aktiengesellschaft Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen, Hk. Jonker & Zoon, die auch viel für die Petroleumgesellschaften liefert, die Fabrik von Dampfkesseln und Maschinen, vormals H. & J. Suyver, die Eisen- und Metallgiesserei B. W. H. Schmidt & Co. hatten alle während des abgelaufenen Jahrs genügend Anfträge, wiewohl bei einzelnen in den letzten Monaten eine merkbare Schlaffheit eintrat, so dass die Arbeitszeit verkürzt und einzelne Arbeiter entlassen werden mussten.

VI. Druckereibetriebe.

Buch-, Stahlstich-, Steindruckereien, Buchbinderei. Obgleich nicht vollauf, war doch während des ganzen Jahrs genügend Beschäftigung. Der Umsatz im Drucken von Wert- und anderen Handelspapieren nahm besonders in den letzten Monaten infolge der Malaise sehr merkbar ab.

Auch das Drucken von Ansichtskarten ging sehr zurück. In hiesiger Stadt werden noch stets ansehnliche Partieen Bilderbücher und andere illustrierte Werke für England gedruckt. Eine der Druckereien hat berichtet, dass sie sich speziell auch auf das Drucken von Etiquetten verlegt hat und darin grossen Umsatz hatte.

Es ist zu bedauern, dass noch so viele Drucksachen für holländische Firmen im Ausland gemacht werden, was für die inländische Industrie ein grosser Schaden ist.

Cartonnagefabriken. Diese sind, mit einer einzigen Ausnahme, mit dem Geschäft im abgelaufenen Jahr zufrieden und erweitern ihren Betrieb fortwährend. Allmählig beginnt

man zich zu überzeugen, dass diese Arbeiten ebenso gut hier, wie im Auslande, und hier selbst noch wohlfeiler geliefert werden können.

Schriftgiesserei. Dieser Betrieb, der als solcher nur in *einer* Einrichtung in hiesiger Stadt ausgeübt wird, wird stets umfangreicher. Verschiedene Maschinen wurden angeschafft, wodurch die Produktion gesteigert wurde. Das Fabrikat findet bei den Buchdruckereien hierzulande bereitwilligen Absatz, ebenso bei denen in Ost- und Westindien, sowie in Südafrika. Mehr und mehr verlegt man sich auf den Export nach andern Ländern von Europa, wiewohl die scharfe Konkurrenz der dort bestehenden Schriftgiessereien und die hohen Einfuhrzölle, welche in manchen Ländern von Setzmaterial erhoben werden, Ursache sind, dass der Absatz in dieser Richtung noch ein sehr kleiner ist.

Wenn füher grosse Mengen Setzmaterial von den holländischen Buchdruckern im Auslande angeschafft wurden, so kann jetzt mit Genugtuung konstatiert werden, dass die Schriftgiesserei in Amsterdam mehr und mehr den Bedarf der Druckereien hierzulande befriedigt.

V. Diverse.

Diamantindustrie. Von der amsterdamschen Juweliersvereinigung erhielten wir folgenden Bericht über das Jahr 1907:

Konnte der Zustand des Diamanthandels und der Diamantindustrie in den ersten Monaten des Jahrs noch sehr günstig genannt werden, allmählig stellten sich Zeichen einer Erschlaffung ein, deren Ursache man in den ausserordentlich hohen Preisen des geschliffenen Produktes suchen zu müssen glaubte.

Er zeigte sich aber mehr und mehr, dass der Zustand des Geldmarkts einen sehr nachteiligen Einfluss auf Diamanthandel und Industrie hatte, bis schliesslich die Ereignisse auf finanziellem Gebiet in Amerika den blühenden Zustand

der letzten 3 Jahre in eine Periode von beinahe vollständigem Stillstand im Handel verwandelten. Die finanziell kräftigeren Firmen liessen noch geraume Zeit fortarbeiten, da sie auf die starke Position des Rohsyndikats in London vertrauten, bis dieses Vertrauen auch erschüttert wurde, weil die Premierminengesellschaft, welche nicht zum Syndikat gehörte, das Rohprodukt zu niedrigerem Preis an den Markt brachte.

Die Folgen davon hätten für den Handel sehr verderblich werden können, aber der Bericht, dass die de Beer'sgesellschaft mit der Premiergesellschaft Unterhandlungen angeknüpft hatte, welche zu einem Uebereinkommen zwischen beiden Gesellschaften und dem Rohsyndikat in London führten, wodurch die Produktion der Premiermine für einen gewissen Termin vollständig in die Hände des Syndikats kam, brachte glücklicherweise wieder die Sicherheit, dass von dieser Seite vorläufig keine Gefahr zu befürchten war.

Auf dem geschliffenen Markt zeigte sich aber kein einziges Sympton einiger Wiederbelebung des Handels, so dass von der Mehrzahl der Fabrikanten eine abwartende Haltung angenommen und ihre Fabriken geschlossen wurden, wodurch die Ziffer der Arbeitslosen auf 4 bis 5000 stieg.

Obwohl dieser Zustand in jeder Hinsicht traurig genannt werden kann, ist es doch erfreulich, auf die höchst solide Basis hinweisen zu können, auf welcher unser amsterdamscher Diamanthandel beruht, da sich bis jetzt in dieser Krisis nicht ein einziger Fall von finanziellen Schwierigkeiten in hiesiger Stadt gezeigt hat.

Der Allgemeine niederländische Diamantarbeitersbund sandte uns folgende Uebersicht über das abgelaufene Jahr.

Das Jahr 1906 war ein sehr gutes Jahr gewesen. Und es schien, dass auch 1907 sich durch einen ebenso guten Geschäftsgang auszeichnen würde. Dieses Jahr war aber noch jung, als schon die ersten Zeichen erkennbar waren, dass es anders werden würde. Es begann damit, dass Kleingut, sowohl Brillant, als Achtkant und sogenannte einzelne Kapjes, je länger, desto schwieriger verkäuflich waren.

Das sog. Sandklein, d. h. Gut kleiner als 100 per Karat, wurde selbst überhaupt nicht mehr abgenommen. Die Ursache davon muss hauptsächlich dem Umstande zugeschrieben werden, dass die Juwelenfabrikanten an derartigem kleinen Gut keinen Bedarf mehr hatten. Der Zustand in der Kleinbranche, der so schon sehr unsicher war, verschlimmerte sich kurz darauf noch sehr bedeutend, als die Premier Diamantgesellschaft im Sommer einige grosse Shipments Spaltgut und ordinär Gut gegen bedeutend niedigeren Preis, als für diese Waaren galt, an den Markt brachte. Aus diesem Gut konnten dadurch Kapjes gespalten werden, welche sehr viel weniger kosteten, als die, welche aus dem Syndikatsgut kamen. Demgemäss entstand in der Brillantbranche ein beinahe vollständiger Stillstand, was seit Jahren nicht vorgekommen war.

Im Nachsommer begonnen die ersten Symptome der Geldkrisis in den Vereinigten Staaten sich zu zeigen, und machte diese alsbald ihren Einfluss auf unsere Industrie geltend.

Der gewöhnliche Spätjahrsverkauf an die amerikanischen Importeure, der sonst fünf Achtel des gesamten Jahrsumsatzes beträgt, fiel so gut als vollständig aus. Die Fabrikanten blieben also mit dem grössten Teil ihrer Jahresproduktion sitzen, wesshalb viele nicht weiter fabrizieren konnten und die Arbeitslosigkeit allmählig grosse Dimensionen annahm.

Indessen war zwischen der Premiergesellschaft, der de Beer'sgesellschaft und dem london'schen Syndikat der Rohimporteure ein Uebereinkommen geschlossen worden, wobei die Produktion der ersteren in die Hände des letztern überging, wodurch dem Verkauf der Premiergüter unter dem Marktpreis ein Ende gemacht wurde. Dieser an und für sich sehr glückliche Umstand vermochte jedoch den Zustand nicht zu bessern, da indessen der grosse Krach in den Vereinigten Staaten ausgebrochen war und der Diamanthandel demzufolge so gut als still stand.

So ist es bis heute geblieben. Die Lage in den Vereinigten

Staaten hat sich, soweit dies die Diamantindustrie betrifft, eher verschlimmert, als verbessert.

Amerikanische Häuser, die grosse Abnehmer unserer Produkte waren, mussten mit ihren Glaübigern Uebereinkommen schliessen, die alle auf langen Zahlungsaufschub hinauskamen, während das Verhandeln amerikanischen Diamantpapiers je länger desto schwieriger und schliesslich ganz unmöglich wurde.

Die Folge von alledem ist der Natur der Sach nach, dass für die Arbeitgeber das Fabrizieren so gut als unmöglich ist, wovon wieder die Folge ist, dass die Anzahl unbeschäftigter Diamantarbeiter seit Monaten etwa 5000 beträgt und vermutlich auf lange Zeit nicht weniger betragen wird.

Dies Alles gilt für die Diamantbranche.

Für die Rosettenbranche trifft dies nicht in dem Masse zu, da die Vereinigten Staaten so gut wie keine Rosetten abnehmen. Nichtsdestoweniger hat auch diese Branche den Rückschlag der eben geschilderten Verhältnisse empfunden, doch ist hier die Arbeitslosigkeit lange nicht so gross, als in der Brillantbranche.

Von der Vereinigung „Beurs (Börse) voor den Diamanthandel" erhielten wir folgenden Bericht:

Die Vereinigung „Beurs voor den Diamanthandel", die ultimo December 1907 aus 975 Mitgliedern bestand, repräsentiert den Mittel- und Kleinhandel in Diamanten.

Der Handel in unserer Vereinigung wird grossenteils mit kleinem Kapital betrieben und beruht auf grossem gegenseitigem Vertrauen.

Dieses Vertrauen ist derart, dass, obgleich oft Partieen Diamant an Zwischen-Personen zum Verkauf mitgegeben werden, die häufig über geringe oder gar keine Mittel verfügen und unsererseits mehrmals verkaufte Güter an resp. Käufer abgegeben werden, und zwar ohne jedweden schriftlichen Beweis, nahezu keine Streitfragen von irgend welcher Bedeutung vorkommen.

Im Allgemeinen kommt die Anzahl Karate und die Sorte

des Diamant, der bei uns verhandelt wird, mit der Kaufkraft derer, die unser Handelslokal besuchen, überein.

Besonders muss hervorgehoben werden der Handel einer gewissen Sorte Diamant für industrielle Zwecke, welche meistens nach dem Ausland ihren Weg findet.

Das Jahr 1907 darf ein ganz hervorragend ungünstiges Jahr für den Diamanthandel genannt werden.

Wurden die Aussichten für dieses Jahr von sonst meistens gut Eingeweihten als günstige prophezeit, so hat das Resultat leider das Gegenteil bewiesen. Nicht nur, dass Monate vergingen, in denen der Handel nahezu still stand und Jeder in seiner Weise trachten musste, sich auf den Beinen zu halten, so war auch noch eine starke Wertverminderung der Güter zu konstatieren. Der Natur der Sache nach wird auch hier die mittlere und kleine Bürgerklasse am härtesten getroffen. Wir hoffen und vertrauen jedoch, dass durch einmütiges Zusammenwirken von Gross und Klein im Diamanthandel dieser seinen früheren Glanz wieder erhalten wird.

Unsere Beziehungen zu auswärtigen Schwestervereinigungen sind von der allerfreundschaftlichsten Art.

Es werden, fast sicher ein günstiges Resultat in Aussicht stellende Versuche gemacht, um mit gemeinschaftlichem Einverständnis Massregeln zu treffen, welche für die Förderung des internationalen Handels nötig sind und um gegen Unehrlichkeiten mit Energie auftreten zu können.

Der Besuch von Fremden bei unserer Vereinigung über das abgelaufene Jahr war bedeutend geringer, als im vorhergehenden. Auch hier muss konstatiert werden, das diese Abnahme sich aus der ungünstigen Lage des Handels erklären lässt.

Die Bestimmung in unserem Reglement über den Lehrling-Kaufmann, die seit 1905 eingeführt ist, gibt uns alle Ursache zur Zufriedenheit; während früher nur Volljährige das Recht genossen, Zutritt in unser Handelslokal zu bekommen, bekamen von da an auch die Mitglieder das Recht, ihre Söhne oder Mündel, sobald sie 18. Jahre alt waren, in unser

Lokal einzuführen, um sich die Praxis des Diamanthandels zu eigen zu machen, aber stets unter Verantwortlichkeit dessen, der diese Ausbildung für Sohn oder Mündel nachgesucht hat.

Ein verhältnismässig grosses finanzielles Opfer haben wir in diesem Jahre gebracht, indem wir in unserem Handelslokal einen besondern Kiosk aufstellten, in welchem sich zwei Waagen von der neuesten Konstruktion befinden, um das richtige Gewicht der verhandelten Güter zu bestimmen. Ein Uebereinkommen mit einem Sachverständigen auf diesem Gebiet, der die Gewichte u. s. w. beinahe täglich kontrolliert, verschafft den Mitgliedern die Garantie der Richtigkeit des abgewogenen Guts. Ein Beambter ist mit dem Wägen und Notieren des Gewichts auf einem dazu von uns gelieferten und durch die Vereinigung gestempelten Zettel beauftragt. Diese seit einigen Monaten eingeführte Massregel hat bereits solches Vertrauen hervorgerufen, dass wir die Prophezeiung wagen dürfen, dass auf die Dauer auch die, welche unserer Vereinigung nicht angehören, bei vorkommenden Differenzen über die Richtigkeit des Gewichts sich an uns wenden werden, um eine zuverlässige Entscheidung zu erhalten.

Seit Juni 1906 wurde statutenmässig bestimmt, zwischen den Mitgliedern vorkommende und auf den Diamanthandel sich beziehende Streitfragen durch eine Schiedskommission entscheiden zu lassen, welche von und aus den Mitgliedern gewählt wird, während die Gelegenheit offen steht, um an den Vorstand zu appellieren, falls man sich dem Ausspruch der Schiedskommission nicht unterwerfen will. Diese Massregel wirkt sehr günstig.

Unsere Vereinigung hat kein direktes grosses Bedürfnis an interkommunalen Telephonverbindungen, aber im Interesse des Diamanthandels im Allgemeinen kommt es uns sehr wünschenswert vor, dass so bald als möglich die nötigen Schritte getan werden, um eine direkte telephonische Verbindung mit Paris und London zu erhalten.

Das abgelaufene Jahr war für die **Baufächer** sehr

ungünstig und kennzeichnete sich durch grosse Malaise. Bereits im Anfang des Jahrs war wenig zu arbeiten und dies wurde im Laufe des Jahrs noch schlimmer, so dass das Jahr mit einer Periode der Arbeitslosigkeit zu Ende ging, wie sie in den letzten Jahren nicht vorgekommen ist.

-Der schlechte Zustand des Geldmarkts — besonders die Störung im Betrieb der Hypothekenbanken — und die sehr verschärfte Bauordnung, wodurch die Baukosten ansehnlich erhöht wurden, bewirkten, dass der Spekulationsbau beinahe aufhörte, während in hiesiger Stadt auch wenige grössere Arbeiten ausgeführt wurden.

Holzbereitung gegen Verderben. Dieser Betrieb wurde geregelt fortgesetzt, hat aber über zu sehr gedrückte Preise zu klagen.

Bürstenfabrik. Die verarbeiteten Quantitäten sind befriedigend, aber durch die Erhöhung der Rohstoffpreise, ohne dass es möglich war, die Preise der Produkte, besonders für den Export, verhältnismässig zu erhöhen, können die Betriebsresultate nicht günstig genannt werden. Am Ende des Jahrs wurde ein stillerer Geschäftsgang konstatiert und gingen die Zahlungen der Abnehmer weniger leicht.

Für die **Amsterdamsche Caoutschoukfabrik** kann das abgelaufene Jahr günstig genannt werden und wurde diese Fabrik durch die sehr zu schätzende Mitwirkung einiger grosser Dampfergesellschaften in den Stand gesetzt, sich auf ein neues Produkt zu verlegen, nämlich auf die nach Spezialentwürfen gemachten Rubber Einlegfluren für Dampfschiffe, wie für *Grotius*, *Suriname*, *Sarramacca* u. s. w.

Die Fabrik von Plastischer Packung hat ebenso wenig Ursache zu Klagen und knüpfte unter anderen mit einer südafrikanischen Konservenfabrik, als Folge der südafrikanischen Ausstellung, Verbindungen an.

Chemische Fabriken. Bei der Gesellschaft für Schwefelsäurebereitung blieb der Betrieb auf derselben Höhe, wie im Jahr 1906. Die Preise von Produkt und Rohstoff blieben ebenfalls stationär. Angeführt zur Verarbeitung wurden 17,527 Tonnen Schwefelerz in 8 Dampfern.

Die finanziellen Resultate waren nicht ungünstig.

Die Fabrik der Pharmaceutischen Handelsvereinigung hatte während des ganzen Jahrs für 120 Personen vollauf zu tun; der Absatz in Verbandstoffen nahm regelmässig zu und die Resultate dieser Fabrikation waren sehr befriedigend.

Magnesitmahlen. Die Firma Haag & Co. meldet uns:

Die günstigen in unserer vorigen Uebersicht ausgesprochenen Erwartungen hinsichtlich der Campagne 1907 für Magnesitprodukte, sind vollständig in Erfüllung gegangen.

Neue Anwendungen des Artikels und besonders des gebrannten Magnesits für industrielle Zwecke einer — und eine fühlbare Zunahme im Gebrauch der sog. Holzcementfluren, wo gebranntes Magnesitmehl einen der Hauptrohstoffe bildet, andererseits, haben den Verbrauch derart gesteigert, dass die Produktion nicht genügte, um den verschiedenen Nachfragen zu genügen. Dadurch ist das Interesse für diesen Artikel angeregt worden und man hat nach neuen Fundorten, die sich für den Betrieb eignen, gesucht.

In der Tat hat man seitdem auf neue Gruben die Hand gelegt und deren Ausbeute begonnen; der Einfluss auf die Lage des Markts wird sich erst fühlbar machen, wenn von einer geregelten Produktion die Rede sein kann.

Gegenüber einem totalen Absatz an gebranntem Magnesit von etwa 11,000 Tonnen über 1906 steht eine Ausfuhrziffer über das abgelaufene Jahr von im Ganzen etwa 14,000 Tonnen, so dass eine Zunahme von etwa 3000 Tonnen zu konstatieren ist, welche, wie gesagt, bedeutend höher gewesen sein würde, wenn alle Anfragen hätten befriedigt werden können.

Der Absatz der **Farbfabriken** war im abgelaufenen Jahr gross, aber die Preise sind durch die grosse Konkurrenz gedrückt und liefen am Ende des Jahrs ansehnlich zurück, was auf die finanziellen Resultate von nachteiligem Einfluss sein wird.

Die **Oelfabriken** hatten ziemlich grossen Umsatz zu befriedigenden Preisen. Die Produktion in Leinöl betrug etwa 35,000,000 K.G., wovon 2/5 vom Inland, der Rest vom Ausland aufgenommen wurde.

Die Fabrik feiner Oele „*Oranje*" konstatiert eine starke Zunahme des Absatzes in vielen Produkten und arbeitete trotz sehr schwankender Rohstoffpreise in einzelnen Artikeln mit Erfolg.

Von den **Spiegel- und Rahmenfabriken** ist nichts Besonderes zu vermelden.

Fabrik von elektrischer Stromlieferung und Installationsbureau für elektrischen Strom.

Ueber die Gemeinde Elektrizitätswerke ist Folgendes zu melden:

Angeschlossen waren am 31. December 1907:

für *Licht*:	106616	Glühlampen,
	14,56	Bogenlampen,
für *Kraft*:	16,72	Motoren mit 67,83 P.K.

Abgeliefert wurde total für Licht und Kraft . .	6,397,635 Kilowattstunden
„ die Strassenbahn .	5,893.417 „
	12.291.052 Kilowattstunden

gegen 10,388,784 Kilowattst. in 1906, 7,419,628 in 1905 und 4,642,828 in 1904.

Die totalen Einnahmen haben in 1907 betragen *f* **1,098,858.16½** gegen *f* 901,374.16½ in 1906, *f* 641,982.89½ in 1905 und *f* 393,573.34 in 1904.

Im Frühjahr von 1907 wurde vom Gemeinderat beschlossen, die Zentralstation vorläufig mit zwei Turbogeneratoren, jeden mit einem Nutzvermögen von 6000 P.K. und acht Dampfkesseln, jeden mit einer geheizten Oberfläche von 500 M^2. zu vergrössern; die totale Kapazität der Zentralstation wird dadurch auf 24,000 P.K. gebracht.

Was **„Electra", Maatschappij voor electrische stations**, betrifft, sei Folgendes mitgeteilt:

Die Zentralstation wurde im Spätjahr 1907 mit 1 Dampfkessel von 300 M^2. geheizter Oberfläche mit Uebererhitzer vergrössert, so dass am 31. December 1907 installiert waren:

13 Dampfkessel mit zusammen 2300 M^2. G. O.,
5 Dampfmaschinen und
1 Dampfturbine

mit einem Gesamtvermögen von 5500 eff. P.K. gekuppelt mit 6 Dynamo's, wovon das Gesamtvermögen 3700 Kilowatt beträgt.

Das Kabelnetz wurde um ca. 3 K.M. vergrössert und es beträgt jetzt die totale Länge des primären Netzes etwa 57 K.M.

Angeschlossen waren am 31. December 1907 73040 Glühlampen von 16 N.A., nebst 209 Motoren mit einem Vermögen von zusammen 910 Kilowatt, was eine Vermehrung gegen 31. December 1906 um ± 7700 Glühlampen und 260 Kilowatt Motoren = rund 13,000 Glühlampen total bedeutet.

Darunter sind nicht begriffen die Lampen und Motoren für eigenen Gebrauch.

Die Einnahmen aus Stromlieferung haben betragen rund *f* 382,000.—.

Der Stromabsatz nahm gegen 1906 um ± 19 pCt. zu.

Dem Bericht der Commanditgesellschaft **„De Weichsel"** entnehmen wir Folgendes:

Die in den Gebäuden befindlichen Diamantschleifereien dehnten sich im Beginn des Jahrs ansehnlich aus, so dass

jetzt etwa 250 Mühlen aufgestellt sind. Infolge der Krisis in der Diamantindustrie wurden diese im November und December allmählig still gesetzt, so dass Ende November nur noch einige Mühlen besetzt waren.

Die übrigen Industrieen in unserem Gebäude arbeiteten regelmässig und war der Absatz von Bewegkraft genügend. In der Magnesitmühle wurden etwa 7600 Tonnen Magnesit vermahlen.

Ende December 1907 befanden sich in unsern Gebäuden und wurde Bewegkraft, Beleuchtung und Heizung verschafft an:

3 Diamantschleifereien,
1 Metallwaarenfabrik,
1 Konstruktionswerkstätte,
1 Fabrik von Gesundheitsfluren,
1 Magnesitmühle,
1 Kaffebrennerei,
1 Holzdreherei,
1 Möbelfabrik,
1 Kooperative Ladenvereinigung,

während die letzten disponiblen Speicher zu einer Cigarrenfabrik eingerichtet wurden.

Die **Bureaux voor Electrische Installaties** hatten, was die grösseren Firmen betrifft, ein günstiges Jahr. Die Anzahl kleiner Firmen, die sich mit dem Machen von Anschlüssen an das Kabelnetz der Gemeinde Elektrizitätswerke oder Elektra beschäftigt, had in den letzten Jahren so bedeutend zugenommen, dass einzelne der Konkurrenz nicht gewachsen waren.

Die grösseren Firmen in unserem Lande stifteten eine „Vereinigung von elektrotechnischen Arbeitgebern", die den Zweck hat, Misstände im Betrieb durch gegenseitige Zusammenwirkung zu beseitigen.

An den **Gemeindegasfabriken** hat die Anzahl Arbeiter betragen:

an der Westerfabrik (Haarlemmerweg) Maximum 729 und

Minimum 509; an der Oosterfabrik (Linnäusstraat) resp. 614 Männer und 19 Frauen, und 477 Männer und 14 Frauen, während ultimo 1907 an der Distributionsabteilung 651 Arbeiter tätig waren; nämlich 12 zeitweise an der Westerfabrik, 333, worunter 5 Putzfrauen, an verschiedenen Unterabteilungen „Prinsengracht", 163 an der Unterabteilung „Muntgasmeterfitterei" und 143 (worunter 74 Laternenanzünder) an der Unterabteilung „Oeffentliche Beleuchtung."

Die Anzahl Gaskraftmaschinen u. s. w. sank von 265 mit 1537 ¾ P.K. am 31. December 1906 auf 246 mit 1429 ¼ P.K. am 31. December 1907.

Angeführt wurden in 1907 für Gasbereitung: 195,268,014 K.G. Steinkohlen und 5,758,269 K.G. Carburationsstoffe.

Abgeliefert wurden: 1,638,805 H.L. Cokes (Perlcokes und Siebcokes inbegriffen), während als Nebenprodukte noch gewonnen wurden 8,016,486½ K.G. Teer und 1,579,651½ K.G. schwefelsaure Ammonia.

Die totale Gasablieferung 1907 hat betragen 79,805,994 M^3.

Die Verteilung der Gaskraftmaschinen über die verschiedenen Betriebe ist in die folgende Tabelle aufgenommen.

UEBERSICHT der Anzahl Gasmotoren im Gebrauch für verschiedene Zwecke.

(Am 31 December 1907).

Anzahl Einrichtungen.	ART DER EINRICHTUNGEN.	Anzahl Gasmotoren.	Pferdekräft Anzahl
3	Accordanten und Bauunternehmer	3	24
33	Buch- und Steindruckereien	36	226 1/4
7	Buch- und Papierhandel (Binderei und Linier-einrichtung)	7	20
1	Brennmaterialienhandel	1	1
7	Brotbäckereien und Mehlfabriken, Getreide	7	72
2	Chemische Fabrieken	2	16
10	Einrichtungen für Diamantbearbeitung	10	40 1/2
22	Diversen	23	92 1/2
2	Einrichtungen für Galvanoplastik und Elektrizität	2	12
1	Gasglühlichtfabrik	1	2
1	Krankenhaus	2	90
5	Gemeindeeinrichtungen	8	58
2	Glasfabriken	3	13
4	Kolonialwaaren	4	20
6	Händler, Kaufleute und Ladenbesitzer	6	50
3	Hotels. Museen	3	33
4	Aufzugeinrichtungen„ Veeme	5	51 1/2
4	Instrumentenmacher, Uhrmacher	4	7
3	Kisten-, Wagenmacher, Küfer	3	19
2	Konditoreien	2	5 1/2
13	Kaffeehandel und Kaffeebrennereien	13	32 3/4
1	Schriftgiesserei und Druckerschwärzefabrik	1	5
9	Maschinen, Motoren- und Fahrradfabriken	10	56
7	Manufakturen, Confektion, Teppich- und Bettenfabriken	7	58
9	Möbel-, Leisten- und Spiegelfabriken	9	34 1/2
7	Mineralwasserfabriken	7	14
4	Oelfabriken, Handel in Farbwaaren	4	11
12	Schmiede, Eisen- und Metallarbeiter	12	57 1/2
4	Sirup- und Cacaofabriken, Zuckerwaaren	4	17 1/2
2	Schuhfabriken	2	9 1/2
20	Zimmerfabrik, Holzarbeiter, Sägereien	21	170 1/2
9	Tabakskerbereien, Tabak- u. Cigarrenfabriken	9	62 1/2
4	Tee- und Delicatessenhandel	4	15 1/4
8	Wurstfabriken, Schlächtereien, Widprethändler	8	20 1/2
3	Seifen-, Fett- und Laugenfabriken	3	11 1/2
234	Total	246	1429 1/4

LISTE

der Aktiengesellschaften und Firmen, die dem von der Handelskammer an sie gerichteten Ansuchen um Auskunft entsprochen haben.

I. Nahrungs- und Genussmittel.

Dampf-Mehl- und Brotfabrik „Ceres", früher G. A. Nering Bögel, Nieuwe Prinsengracht 55.

Brotfabrik „de Leeuw", Uilenburgerstraat 119.

Zwiebackfabrik „de Volharding", J. H. Haust & Zonen, Jan Hansenstraat 91/95.

Dampf Reisschälmühle „Akyab", Hekker & Co., Plantage Middenlaan 48.

Blooker's Internationale Cacaofabriken, Sarphatistraat 10.

Cacao- und Chocoladefabrik F. Korff & &o., Ringdijk bij de Weesperzijde.

Hollandsche Cacao- und Chocoladefabriken früher Bensdorp & Co., Amstel 146/174.

Dampfkaffeeschälerei „Insulinde", Zoutkeetsgracht 32*a*/46.

Aktiengesellschaft Wester Suikerraffinaderij, 1e Spaarndammerstraat 26.

Die Zuckerraffinerie früher Spakler & Tetterode, Lijnbaansgracht 235.

Dampf-Früchtensaft- und Marmeladefabrik Zwaardemaker & Co., Weesperzijde 93.

Bairische Bierbrauerei „de Amstel", Mauritskade 26.

De Deli-brouwerij, Weesperzijde 112.

Heineken's Bierbrauerei-Maatschappij, Stadhouderskade 78/79.

Essigfabrik „de Roos" Rijks & Buissant, Rozengracht 129/133.

Amsterdamsche Likörfabrik „'t Lootsje" der Erven Lucas Bols, Rozengracht 103.

Likörfabrik „De drie Fleschjes", firma H. Bootz, Gravenstraat 16.

Likörfabrik Wijnand Fockink, Pijlsteeg 29/33.

Likörfabrik firma Haages & Levert Jr., Kerkstraat 342.

Likörfabrik „'t Schipblok" H. P. van Dijk, Oude Hoogstraat 2.

J. H. Hulsman, Likörfabrik, Jonkerstraat 26/28.

Maatschappij tot Exploitatie van G. Houweling's Mineraalwaterfabriek, Handboogstraat 7/13.

Mineralwasserfabrik „Holland", Singel 1, Stroomarkt, Engelschesteeg 27.

Tabaksfabrik Herm. Oldenkott & Zonen, Nieuwe Zijds Kolk 21/25.

Kön. Nied. Cigarrenfabriken Eugène Goulmy & Baar, Rokin 31.

Gesellschaft zum Betrieb der Cigarrenfabrik, früher „B. Bergman Carels", Oude Zijds Voorburgwal 316.

Cigarrenfabrik Gebr. Jacobson & Co., Prins Hendrikkade 68.

Cigarrenfabrik Justus van Maurik, Spuistraat 64—70.

Cigarrenfabrik P. Alma Azn., Utrechtschedwarsstraat 13.

Milcheinrichtung und Rahmbutterfabrik „Plancius", Keizersgracht 802.

Fabrik von sterilisierter Milch „Amsterdam" 2e Spaarndammerdwarsstraat 32/34.

Soda-, Seifenpulver-, Lessive- en Toiletteseifenfabrik Vane & Co., Zoutkeetsgracht.

Eau de Colognefabrik früher J. C. Boldoot, Langestraat 51.

A. Maschmeyer Jr., Fabrique de Parfums Artificiels, Omval.

II. Metall- und Holzbearbeitung.

Silberwaarenfabrik As. Bonebakker & Zoon, Heerengracht 376.

Niederl. Goldene Kettenfabrik Jac. B. Citroen, Sarphatistraat 103.

Maschinen- Fahrrad- & Automobilenfabrik „Simplex", Overtoom 263—71.

Metallwaarenfabrik Wiener & Co., Oostenb.voorstr. 29/31.

Dampf-Kupferschlägerei-, Giesserei- und Dreherei de Wed. J. R. Wellinghuyzen & Zonen, Vinkenstraat 110—112.

Electrische Fabrik von Petroleumgeräten, S. van Embden, Dz., Elandsgracht 15.

Amsterdamsche Verzinkerei Plantage Muidergracht 4.

Industriëlle Maatschappij „Trompenburg", Amsteldijk 112.

Amsterdamsche Fabrik von Cement-eisenwerken System-Monier, Groote Wittenburgerstraat 108.

Niederl. Gesellschaft für Monier-werke, Jaagpad bij den Omval.

Javasche Waldbetriebs-Maatschappij früher P. Buwalda & Co., Nieuwe Doelenstraat 12/14.

Maatschappij zum Betrieb von Feinholzhandel und Dampfsägerei, Jacob v. Lennepkade 334.

Dampfzimmerfabrik „de Snelheid", 2e Hugo de Grootstraat.

Heineken's Dampf-Jalousiën und Rollädenfabrik, Van der Helststraat 1.

Amöblements H. Pander & Zonen, Kalverstraat 71.

Möbelfabrikanten J. B. Hillen, Damrak 66—67.

III. Schiffsbau, Dampfmaschinen, Eisen- und Stahlindustrie.

Niederländische Schiffsbau-Maatschappij, 3e Conradstraat.

Schiffsbau- und Werkzeugfabrik Jan F. Meursing, Groote Bickerstraat 78/80.

Schiffsbaumeister E. J. Bok & Zonen, Kleine Kattenburgerstraat 166.

Schiffsbaumeister firma Wed. J. L. Ceuvel, Kadijk 171/173.

Schiffswerft und Motorenfabrik Werf 't Kromhout, D. Goedkoop Jr., Hoogte Kadijk 147.

Niederländische Fabrik von Werkzeugen und Eisenbahnmaterial, Oostenburgergracht 73.

Aktiengesellschaft Fabrik von Dampf- und andern Maschinen, Hk. Jonker & Zoon, Bickersplein.

Aktiengesellschaft Fabrik von Dampfkesseln und Maschinen, früher H. & J. Suyver, Groote Bickerstraat 52.

Schaluppen- und Flaschenzugfabrik, A. van der Hoog & Co., Hoogte Kadijk 145.

Maschinenfabrik D. P. H. Hasselman, Spaarndammerstraat 54.

Maschinen- und Kesselfabrik Johan Vis & Co., Nieuwe Vaart 21*b*.

Eisen- und Metallgiesserei „De Etna" B. W. H. Schmidt & Co., Overtoom.

Die Amsterd. Trockendock-Maatschappij, Koninginnedok overzijde van het IJ.

IV. Druckereien.

Amsterdamsche Buch- und Steindruckerei, früher Ellerman, Harms, & Co., Warmoesstraat 147/151.

Buch- und Kunstdruckerei Ipenbuur & van Seldam, Singel 91.

Photo-Chemigrafische Kunsteinrichtung L. van Leer & Co., Rustenburgerstraat 1*a*.

Dampfdruckerei „de Fakkel", früher B. van Mantgem, Singel 562.

Dampfsteindruckerei „Senefelder", früher firma Amand, Looiersgracht 47.

Stein- und Buchdrukkerei und Cartonnagefabrik Faddegon & Co., Haarlemmer Houttuinen 29/33.

Cartonnagefabrik Meijer & Couvée, in Liquidation, van Diemenstraat.

Niederländische Cartonnagefabrik, früher P. J. Zürcher. Looiersgracht 68.

Schriftgiesserei „Amsterdam", früher N. Tetterode, Bilderdijkstraat 163/165.

V. Diverse.

Die Diamantindustrie vertreten durch:

Die Amsterdamsche Juweliers-Vereeniging;

den „Algemeen Nederlandschen Diamantbewerkers Bond";

die Vereinigung „Beurs voor den Diamanthandel";

Graviereinrichtung Verschuur & van der Voort, Looiersgracht 21/25.

Bauunternehmer D. Cerlijn & Zoon en A. J. de Haan, Leliegracht 11.

Maatschappij für Holzbereitung gegen Verderben, Groote Wittenburgerstraat 108.

Amsterdamsche Caoutchoucfabrik, früher Pompe & Co., 3e Wittenburgerdwarsstraat 2/6.

Commanditgesellschaft Fabrik von plastischer Verpackung, 3e Wittenburgerdwarsstraat 10.

Maatschappij für Schwefelsäurebereitung, früher G. T. Ketjen & Co., jenseits das IJ, hoek Nieuwendammer Kanaal.

Chemische Fabrik, Spalteholz & Ameschot, Beursstraat 65.

Chemische Fabrik „Suriname", Haarlemmer Houttuinen 54.

Magnesit-cementmahlerei Haag & Co., Gieterstraat 8.

Pharmaceutische Handelsvereinigung, früher d'Ailly & Zonen en Mastenbroek & Gallenkamp, Looiersgracht 31/33.

Patentölfabrik und Giederei F. Alberdingk & Zonen, Brouwersgracht 230.

Fein-Oelfabrik „Oranje", Spui 23/27.

Fabrik von Farbwaaren und Fernissen H. Vettewinkel & Zonen, Prins Hendrikkade 81.

Farbfabrik „Le Ripolin", Langestraat 3/5.

Spiegelfabrik von Gebrs. Koch, Plant. Franschelaan 32/34.

Electro Technisches Bureau Mijnssen & Co., Keizersgr. 205.

Maatschappij für Electr. Stationen „Electra", Heerengr. 146.

Fabrik für Lieferung von Electrischer Energie „de Weichsel", Westerstraat 218.

Gemeindegasfabriken Keizersgracht 444/446.

Gemeinde-Electricitätswerke, Hoogte Kadijk 200.

Ferner wurde uns noch von untenstehenden Aktiengesellschaften und Firmen, von deren Mitteilungen wir an andern Stellen dieses Berichtes Gebrauch machten, Auskunft erteilt.

M. J. van de Waal & Co's Corsettenfabrik, Keizersgr. 438.
Königl. Deckenfabrik Veltman & Co., Looiersgracht 45.
Teppichfabrik J. A. Kruisbrink, Keizersgracht 82.
Bürstenfabrik Gebr. Jonker, Prinsengracht 256/258.
Dampfwäscherei „Oosterpark", 1e Oosterparkstraat 128.

AUSFUHR aus dem Freien Verkehr von Bier (und Malzextract) in den Jahren 1887 bis 1907.

A. TOTAL.

JAHRE.	Ausfuhr aus dem Staat.	Ausfuhr von Amsterdam.	Ausfuhr von Rotterdam.
	1000 Liters	1000 Liters	1000 Liters
1887	4,853	2,538	2,074
1888	4,706	2,394	1,853
1889	5,549	3,118	1,770
1890	5,867	3,138	1,917
1891	5,906	3,089	1,907
1892	6,064	3,226	1,792
1893	6,872	3,678	1,517
1894	6,775	3,373	1,488
1895	6,631	3,390	1,434
1896	6,873	3,231	1,818
1897	7,345	3,623	1,388
1898	6,935	3,857	1,362
1899	6,987	3,994	1,825
1900	7,408	4,492	1,100
1901	7,008	4,398	1,008
1902	7,825	4,965	996
1903	7,948	4,949	949
1904	7,217	4,315	822
1905	7,489	4,729	840
1906	7,950	4,047	1,332
1907	7,506	4,616	1,132

B. AUSFUHR AUS DEN NIEDERLANDEN.

Auf Erlaubnisschein mit Abschreibung od. Zurückerstattung der Steuer.

JAHRE.	HAUPTSÄCHLICHSTE LÄNDER DER BESTIMMUNG.									
	Gr. Britannien	Belgien	Java und ferner O.-I.	Frankreich	Nied. Guyana	Curaçao	Egypten	Spanien	Affrika (Westküste)	Affrika (Ostküste)
	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.
1887	1,131	1,999	399	748	149	16	6	48	13	—
1888	1,193	1,802	503	574	203	19	63	36	16	1
1889	1,418	2,168	779	535	184	23	47	68	40	1
1890	1,784	1,688	1,075	617	193	18	28	73	45	5
1891	1,819	1,607	1,202	565	202	33	30	76	31	8
1892	2,067	1,427	1,305	505	158	81	6	74	68	29
1893	2,267	1,692	1,749	413	240	81	4	26	67	8
1894	2,200	1,357	1,979	394	289	28	—	22	52	19
1895	2,447	901	2,081	426	392	9	—	13	25	17
1896	2,686	925	2,174	328	473	1	1	9	44	10
1897	2,815	815	2,606	345	503	1	1	6	5	17
1898	2,898	851	1,994	370	531	—	29	3	4	10
1899	2,708	903	2,037	392	703	—	18	3	1	3
1900	2,793	1,058	2,265	347	666	1	6	6	2	16
1901	2,661	942	2,147	369	645	4	1	6	3	—
1902	2,928	1,053	2,479	310	606	13	7	4	—	19
1903	2,850	1,006	2,621	295	615	32	3	2	3	17
1904	2,567	1,066	2,567	235	535	8	1	2	1	1
1905	2,479	1,355	2,450	223	598	40	8	4	—	—
1906	2,392	1,423	2,979	259	564	29	11	1	4	—
1907		1,336†	2,607†	347†					9	

† Diese Ziffern sind den vom Finanzdepartement veröffentlichten Monatsausweisen entnommen.

AUSFUHR aus dem Freien Verkehr von Likören in den Jahren 1887 tot 1907.

A. TOTAL.

JAHRE.	Ausfuhr des Staats.	Ausfuhr von Amsterdam.	Prozentanteil Amsterdams an der totalen Ausfuhr.
	1000 Liter	1000 Liter	
1887	313	288	92 pCt.
1888	302	275	91 "
1889	346	287	82.9 "
1890	379	312	82.5 "
1891	412	333	80.8 "
1892	346	272	78.6 "
1893	365	257	70.5 "
1894	378	253	67 "
1895	408	279	68.4 "
1896	407	199	48.9 "
1897	476	283	59.4 "
1898	453	299	66 "
1899	483	280	57.8 "
1900	506	251	49.6 "
1901	403	246	61 "
1902	506	263	52 "
1903	544	265	48.7 "
1904	529	264	50 "
1905	549	287	52.3 "
1906	547	283	51.7 "
1907	589	293	49.6 "

B. AUSFUHR VON DEN NIEDERLANDEN.

Auf Erlaubnisschein mit Abschreibung oder Rückerstattung der Steuer.

JAHRE	LÄNDER DER BESTIMMUNG.									
	Belgien	Gr. Britannien	Preussen	Frankreich	Java u. O.-Ind. Besitzungen.	Verein. Staaten (N. A.)	Afrika Westküste	Afrika Ostküste	Rio de la Plata	Russl., Häfen an der Ostsee u. dem Weiss. M.
	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L	1000 L.	1000 L.	1000 L.	1000 L.
1887	79	59	48	33	34	17	1	—	—	3
1883	86	60	32	35	29	15	4	1	1	2
1889	90	60	37	37	37	26	11	3	7	3
1890	104	57	54	30	45	25	10	3	2	2
1891	134	58	58	39	42	23	11	3	—	4
1892	83	66	51	25	41	20	13	4	—	3
1893	74	82	46	30	48	15	14	19	—	4
1894	79	72	40	26	58	20	8	22	—	5
1895	91	73	48	32	65	19	13	32	—	1
1896	86	88	43	27	51	19	4	48	—	4
1897	101	105	51	30	55	21	4	58	2	4
1898	91	112	49	28	62	9	6	5	—	6
1899	105	105	51	26	66	11	10	41	—	6
1900	116	75	52	22	72	19	9	84	—	6
1901	91	77	72	24	74	23	6	26	2	6
1902	101	76	50	19	77	24	7	69	1	7
1903	107	72	51	22	93	29	10	34	6	8
1904	112	77	56	20	95	26	3	50	8	5
1905	130	78	50	21	98	25	11	32	9	7
1906	119	62	48	20	115	36	4	41	14	9
1907	132†	72†	48†	20†	85†					

† Diese Ziffern sind den vom Finanzdepartement veröffentlichten Monatsausweisen entnommen.

Anzahl der in Gebrauch stehenden Dampfkessel für industrielle Zwecke am 31. December 1907.

Anzahl Einrichtungen	ART DER EINRICHTUNGEN.	Anzahl Kessel.	Geheizte Oberfläche in M².
2	Automobil-, Fahrrad- und Wagenfabriken	3	414
1	Fischbeinfabriken	1	40
6	Bierbrauereien und Essigfabriken	20	2463
11	Brotbäckereien und Konditoreien	13	992.05
9	Cacao-, Chocolade- und Zuckerwaarenfabriken	11	165.05
1	Caoutchoukfabrik	2	125
1	Chininfabrik	2	100
1	Cichorienfabrik	1	40
40	Diamantschleifereien (1 zugleich Gipsmühle)	64	2463.90
4	Trockendocke	14	341.50
12	Druckereien	17	512.70
1	Elektrische Zentrale	12	1972
1	Arzneimittel (Fabriken zur Bereitung von)	2	81
2	Glasschleifereien	2	49.50
1	Getreide reinigen und heben	2	220
1	Kolonialwaaren	1	34
9	Holzbearbeitung und -bereitung, Möbel-, Kisten-, Leisten- und Spiegelfabrken	12	621
3	Aufzugs- und hydraulische Einrichtungen, Krähne	10	759
6	Kaffeeschälereien, -lesereien und Deckenfabriken	8	223.50
1	Kohlteerbrennerei	2	90
4	Likörfabriken	6	74.15
4	Manufacturen, Betten- und Deckenfabriken	6	181
13	Milcheinrichtungen, Butterfabriken	20	310.75
2	Metall-, Kupferbearbeitung und Bronzeartikel	2	66
2	Oelfabriken	3	76
1	Petroleumaufzug	2	44
1	Reisschälerei	2	220
3	Schiffszimmerwerften	4	174.50
6	Cigarren- und Tabaksfabriken	7	72.50
1	Stockfischschlägerei	2	35.50
2	Zuckerraffinerieen	35	3395
2	Konserven (Fabriken zur Bereitung von)	2	7.50
1	Farbwaarenbereitung	1	18
4	Färbereien	4	39.50
1	Feuerfeste Steinfabrik	1	35
14	Wäschereien	19	444.50
19	Werkzeuge (Verfertigungs- und Reparaturwerkstätte von) und Eisengiessereien	31	1512.20
6	Sägereien	8	394
1	Schwefelsäurefabrik	4	300
45	Diverse	68	1651.76
	In Gebrauch bei der Gemeinde:		
1	Abattoir	2	150
1	Elektrische Zentrale	16	4000
2	Gasfabriken	23	2526.50
2	Gemeinde Petroleum-Entrepôt	4	172
251		471	27607.56

FÜNFTES KAPITEL.

GELD- UND FONDSHANDEL.

V. GELD- UND FONDSHANDEL. *)

Selten sind in einem Jahre *so* grelle Gegensätze zu Tage getreten, als in demjenigen, von welchem wir jetzt Abschied genommen haben, ohne ihm eine Träne nachzuweinen. Grenzenlose Blüte des Handels und der Industrie während der ersten Monate, später eine Krisis, welche das Gebäude des Kreditwesens in seinen Grundfesten erschütterte und, was die äussern Symptome betrifft, die heftigsten Konvulsionen früherer Zeiten in den Schatten zu stellen drohte.

Die Wolken, aus denen in den letzten Monaten des Jahrs dieses heftige Gewitter sich entladen hat, hatten sich übrigens schon längere Zeit vorher am Horizont zuzammengeballt. Besonders der Zustand des Geldmarktes trug bereits geraume Zeit die Kennzeichen einer gefährlichen Ueberspannung an sich, die eines schönen Tages zu einem verhängnisvollen Zusammenbruch führen musste. Bereits seit einigen Jahren hatte sich sowohl in Amerika wie in Europa eine bis dahin nicht gekannte und an sich sehr erfreuliche Lebhaftigkeit im Geschäftsleben entwickelt. Eine Reihe guter Ernten, besonders in den Vereinigten Staaten, durch welche die Ackerbauer zu grossem Wohlstand gelangt waren, bildete den Ausgangspunkt dieser blühenden Periode, während der niedrige Preis des Geldes eine Steigerung des Aufschwungs im Geschäftsleben herbeiführte.

Verschiedene Umstände haben dazu beigetragen, das an sich schon rasche Tempo der Entwickelung von Handel und

*) Die folgenden Betrachtungen sind der im *Algemeen Handelsblad* von Amsterdam am 29 und 31 December 1907, 1, 2 und 8 Januar 1908 veröffentlichten *Uebersicht* entlehnt.

Industrie noch zu beschleunigen. Die Kriege in Südafrika und Ostasien, durch welche Milliarden Kapital vernichtet wurden, gaben zugleich den Anstoss zu einer ungemein starken Belebung verschiedener Industriezweige, besonders solcher, welche direkt oder indirekt mit der Lieferung von Kriegsmaterial im Zusammenhang standen. Die Erdbeben in San Francisco und Valparaiso hatten den Produktionsprozess ebenfalls rasch beschleunigt, da man sich beeiferte, den Schaden so bald als möglich wieder herzustellen. Die Ausbeute von Grund und Boden, welchem das europäische Kapital vorher nur geringe Aufmerksamkeit geschenkt hatte, hatte ebenfalls neue grosse Ordres zur Folge, besonders für die Stahl- und Eisenindustrie. Dies Alles wirkte zu einer gewaltigen Entfaltung in allen Richtungen, zu stets höheren Anforderungen an den Kredit und Festlegung in Rohstoffen und in neu gebauten Fabriken zusammen. Wie immer in Zeiten eines grossen Aufschwungs trat allmählig ein allgemeines Steigen der Rohstoffpreise und der Arbeitslöhne ein, wodurch das für die Produktion nötige Kapital in stets stärkerem Masse zunahm. Um nur einige Beispiele zu geben, soll erinnert werden, dass der Kupferpreis, der 1904 durchschnittlich £ 59 per Tonne betrug, 1906 bereits zu einem Durchschnittspreis von £ 89 gestiegen war, während die Notierung im März 1907 selbst auf £ 122 stieg. Der Zinnpreis kam von £ 127 auf £ 190 per Tonne, die Notierung von Gusseisen in den Vereinigten Staaten von $ 16.75 auf $ 25.75. Allein für Kupfer bedeutete dies, bei einer Weltproduktion von 725,000 Tonnen, das Festlegen von etwa fl 550,000,000.— mehr Kapital.

Solche exorbitante Ansprüche konnten auf die Dauer nur dann befriedigt werden, wenn auf jedem andern Gebiet eine entsprechend grosse Mässigung beobachtet worden wäre. Statt dessen veranlasste aber die allgemeine Wohlfahrt grosse spekulative Bewegungen auf den Fonds- und Gütermärkten und eine ansehnliche Preissteigerung für feste Güter, worin sich in den Vereinigten Staaten selbst ein lebhafter Handel „auf Abbezahlung" entwickelte. Die Spannung nahm

durch alles dieses allmählig zu. Ueberdies wurden durch Emission von Aktien und Obligationen zur Herstellung neuer Werke, welche durch die Ausdehnung der Geschäfte nötig geworden waren, stets grössere Anforderungen an den Geldmarkt gestellt. Bereits in den Jahren 1905 und 1906 waren auf diesem Gebiet alle früheren Records geschlagen und während die Emissionen immer vielfältiger wurden, nahm zugleich die Nachfrage nach Anlagefonds ab, weil das Geld in Handel und Industrie mit Leichtigkeit eine lohnendere Anlage finden konnte.

Auf dem Obligationenmarkt entstand demzufolge allmählig eine ernste Kongestion. Die Konsortien, welche neue Anleihen übernommen hatten, waren bereits im vorhergehenden Jahr häufig mit ansehnlichen Beträgen der Stücke sitzen geblieben, welche dann nur zu niedrigern Preisen an den Mann gebracht werden konnten. Unternehmungen, welche neues Geld nötig hatten, mussten sich desshalb mit stets ungünstiger lautenden Bedingungen zufrieden geben. Die niedrigeren Preise, zu welchen neue Emissionen bewerkstelligt wurden und der höhere Zinsgenuss, welcher den Kapitalisten angeboten werden musste, übten einen stets drückenderen Einfluss auf die Kurse älterer Werte aus und schon geraume Zeit hatte man sich desshalb in einem verhängnisvollen Kreislauf befunden, so dass es stets schwieriger wurde, den sich steigernden Anforderungen die Spitze zu bieten. Wäre es nur möglich gewesen, während einiger Zeit jeden neuen Anspruch an den Kapitalmarkt zu sistieren, dann hätten diese unverdauten Werte allmählig wohl placiert werden können. Aber je dunkler der finanzielle Horizont wurde, desto mehr beeilte sich jeder, vor dem Ausbruch des Gewitters in den sicheren Hafen einzulaufen, um nicht im gegebenen Augenblick vor einem dringenden, aber nicht zu befriedigenden Bedürfnis an Kapital zu stehen. So geriet der Geldmarkt mehr und mehr ausser Rand und Band. Bereits 1906 waren die Geldkurse zu bedenklicher Höhe hinaufgeschraubt und die Spekulation hatte sich damals schon zu einer fühlbaren Einschränkung ihrer Engagements genötigt gesehen. „Hochkon-

junktur in der Industrie, Marasmus an der Börse" — mit diesen Worten hatte eine der grössten deutschen Banken bereits im vorhergehenden Jahre den allgemeinen Geschäftsgang geschildert.

Im Jahr 1907 sollte es aber noch schlimmer werden. Besonders in den Vereinigten Staaten zeigte es sich, dass die Geldbedürfnise der Eisenbahnen und der Industriegesellschaften fast nicht zu befriedigen waren. Der technische Zustand der Linien war hauptsächlich Schuld daran. Nach der Krisis, in welcher Zeit ein grosser Teil der Eisenbahnen in Receivershände gefallen war, hatte man sich Jahre lang genötigt gesehen, bei der Emission neuen Kapitals die grösste Mässigkeit zu beobachten, so dass von Vergrösserung der Bahnhöfe, der Anlage doppelter Schienenstränge u. s. w. nur wenig oder gar keine Rede sein konnte. Dafür behalf man sich mit der Anschaffung eines schwereren rollenden Materials, womit die Züge viel grössere Ladungen transportieren konnten. Eine solche Ersparniss durch intensiveren Dienst konnte aber nicht ewig dauern, am allerwenigsten in Amerika, wo die rasche Zunahme der Bevölkerung durch den grossen Zufluss der Auswanderer stets höhere Ansprüche an die Transportkapazität macht. Zwischen 1894 und 1904 war die Kapitalisierung der Eisenbahnen nur um 20 pCt. gestiegen, während der Transport um 110 pCt. zugenommen hatte. In den letzten Jahren, wo der Betrieb sich ausserordentlich entwickelt hatte, war man desshalb bestrebt, ausser einem schwereren Material allerlei andere kostbare, aber notwendig gewordene Verbesserungen einzuführen, welche riesenhafte Summen kosteten, besonders da die Preise von Boden ebenso wie die der Arbeitslöhne und des Materials so stark gestiegen waren. Als es nicht mehr möglich war, weitere Obligationen-anleihen zu befriedigenden Bedingungen zu placieren, nahm man seine Zuflucht zur Ausgabe von Noten mit kurzer Verfallzeit und zur Erhöhung der Dividenden auf das Aktienkapital, um die Placierung von neuen shares zu erleichtern. Trotz des gespannten Zustandes auf dem Geldmarkt hatten diese Emissionen bereits am Ende des

vorigen Jahrs eine bedenkliche Höhe erreicht; allein im December hatte der Great Northern $ 65,000,000.— der Northern Pacific $ 93,000,000.— der Chicago Milwaukee $ 100,000,000.— neue shares ihren Aktionären offeriert, deren Bezahlung grossenteils im Jahr 1907 geschehen sollte. Im Anfang des neuen Jahres dauerte dieser Strom neuer Kapitalanfrage mit unverminderter Heftigkeit fort. Die Direktion der Pennsylvania verlangte die Ermächtigung, $ 100,000,000.— neue Aktien und einen gleichen Betrag in Obligationen kreïren zu dürfen, der Chicago Northwestern offerierte seinen alten Aktionären $ 24,500,000.— neue shares, der Southern Railway gab $ 15,000,000.— 5 pCt. 3-jährige Noten aus, der New-Haven $ 26,000,000.— Noten. Ferner kündigte der New-York Central die Emission von $ 50,000.000.— Noten an, die American Telegraph & Telephone Co. eine Ausgabe von $ 40,000,000.— 4 pCt. Convertible Bonds und $ 25,000,000.— 5 pCt. Notes. Die Stadt New-York, die früher ihre Anleihen mit Leichtigkeit auf einer 3¼ pCt. Basis hatte placieren können, musste für eine neue Emission von $ 30,000,000.— zum 4 pCt. Typus übergeben und konnte selbst bei dieser höheren Rente den angebotenen Betrag nur mit grosser Mühe unterbringen. Und während auf der einen Seite der Strom neuer Emissionen fortdauerte, zeigte sich andererseits nur allzu deutlich, dass der Anlagemarkt keine weitere neue Zufuhr vertragen konnte und dass selbst die alten Vorräte nicht unterzubringen waren. So musste sich im Januar ein Syndikat auflösen, welches früher Convertible Bonds der Erie übernommen hatte und sank der Kurs dieser Obligationen nach der Auflösung von 99½ auf 86 pCt.

Kein Wunder, dass man in America versuchte, aus Europa Hilfe zu bekommen. Das Ziehen von Finanzwechseln, wozu man sonst in Zeiten einer Geldspannung überzugehen pflegte, war jedoch seit Ende von 1906 äusserst schwierig geworden, da die grossen europäischen Zirkulationsbanken mit einem beinahe ungekannt hohen Disconto zu kämpfen hatten und man bestrebt war, eine weitere Erhöhung, welche

die unausbleibliche Folge der Befriedigung des americanischen Geldbedarfs gewesen wäre, so viel als möglich zu vermeiden. Man ging selbst noch einen Schritt weiter. Lange Zeit waren in London ansehnliche Beträge amerikanischer Werte für New-Yorksche Rechnung prolongiert worden und um eine neue Zunahme der Forderungen an die englische Bank zu verhindern, berechnete man in England auf derartige Positionen 15 pCt. und noch mehr Kontinuationsrente, wodurch das längere Halten dieser Werte zu schwierig wurde. Grosse Aufräumungen an der Fondsbörse waren bereits in den ersten Tagen des Jahres die Folge davon, wodurch der Markt eine demoralisierte Physiognomie bekam. So sanken Atchison Topeka shares in New-York zwischen 7 und 30 Januar von 108¼ auf 98 pCt., Eries von 44½ auf 33½ pCt., Pennsylvania's von 141 auf 115 pCt., Readings von 139 auf 119 pCt., Southern Railway shares von 34 auf 25 pCt. und Unions von 183 auf 168 pCt. Der Geldmarkt wurde durch diese grossen Aufräumungen einigermassen entlastet. Call money, welches im Anfang des Jahrs in New-York 45 pCt. notiert hatte, war Ende Januar à 2 pCt. zu bekommen und kurze Zeit schien es, als ob dadurch einige Besserung eintreten würde. In London erniedrigte man, nachdem die amerikanische Gefahr gewichen war, am 17 Januar den Diskonto, welcher am 18 December 1906 auf 7 pCt. erhöht werden war, wieder auf 6 pCt.

Dass trotz dieser kleinen Verminderung der Lasten, die man dem Handel und der Industrie hatte auferlegen müssen, der Zustand auf dem Geldmarkt noch in keiner Weise als ein beruhigender betrachtet wurde, ging auch daraus hervor, dass die französische Bank an demselben Tage, an dem man in Berlin das offizielle Minimum herabgesetzt hatte, ihre Beleihungsrente von 3½ auf 4 pCt. erhöhte. Dies musste man als einen Fingerzeig betrachten, dass man in Paris eine Ueberbringung der amerikanischen Positionen befürchtete und schon im Voraus einen Wink hinsichtlich der Massregeln zu geben wünschte, zu welchen man sich in diesem Falle entschliessen würde. Daher kam es, dass die Diskontoherabset-

zungen in Deutschland und England nur vorübergehend einen günstigen Eindruk hervorbringen konnten und dass bald wieder eine schlaffe und unbehagliche Stimmung die Oberhand bekam. Dazu trugen übrigens noch verschiedene andere Umstände bei. In Deutschland, wo ein Konflikt zwischen Regierung und Volksvertretung ausgebrochen war, infolge dessen der Reichstag aufgelöst wurde, sah man den Neuwahlen nicht ganz ohne Besorgnis entgegen. In England machten die Schwierigkeiten, welche bei der Verrechnung an der Börse zu Tage getreten waren, ihre Nachwirkung fühlbar und in Amerika wurde jede bleibende Verbesserung durch den verhängnisvollen Einfluss unmöglich gemacht, welchen die unaufhörlichen neuen Emissionen auf den Geldmarkt fortwährend ausübten. Der Zustand hatte sich bereits derart verschlimmert, dass die Pennsylvania, um deren Anleihen sich die kräftigsten Bankfirmen der Union früher gerissen hatten, die im Januar beabsichtigte Emission neuer Obligationen nicht mehr durchführen konnte, so dass sie sich im zweiten Monat des Jahrs zu einer Emission von $ 60,000,000.— 5 pCt. dreijähriger Noten entschliessen musste. Die Interborough Rapit Transit, die Chicago Rock Island, die Lackawanna Steel Company und verschiedene andere Gesellschaften schritten ebenfalls zur Ausgabe von Noten. Die Tidewater Construction Company, deren Kapital bis dahin vollständig von Mitgliedern der Rockefellergruppe aus ihren Privatmitteln verschafft worden war, konnte $ 10,000,000.— Noten — ihre erste öffentliche Emission — welche durch den Präsident der Amalgamated Cop. & Co. persönlich garantiert wurden, nur auf einer 8 pCt. Basis placieren. Dies zeigte wohl zur Genüge, dass die Sache auf dem Geldmarkt in der Union schief ging. Wie im vorigen Jahre suchte man die drohenden Schwierigkeiten noch dadurch zu beschwören, dass man Hilfe in Frankreich suchte, dem einzigen Lande, in welchem der finanzielle Zustand ziemlich normal geblieben war. Aber nur dem New-York New-Haven gelang es, zu einem ziemlich ansehnlichem Betrag seine Bedürfnisse daselbst zu decken; eine

Anleihe von Fr. 145,000,000. — ($ 26,000,000.—) 4 pCt. Obligationen wurde in Paris abgeschlossen und Anfang April emittiert. Die Zeichnung stand auch am hiesigen Platze à 94 pCt. amsterdamer Usance bei den Herrn Hope & Co., offen, aber, infolge des gespannten Zustandes, in welchem unser Geldmarkt sich damals befand, interessierte man sich für diesen neuen Fonds hier nicht.

Während der Zustand in der Union wegen der Spannung des Geldmarkts mehr und mehr ein Besorgnis erregender war, trugen überdies andere Faktoren dazu bei, eine ernsthafte Depression vorzubereiten. Vor allem muss in dieser Hinsicht das Wiederaufflackern der alten Feindseligkeit gegen die Eisenbahnen genannt werden. Vermöge ihrer Bundesgenossenschaft mit den grossen Industrieunternehmungen nehmen letztere im wirtschaftlichen Leben eine viel wichtigere Stellung ein, als in Europa. Präsident Roosevelt hatte schon längst auf gesetzgeberische Massregeln gedrungen, durch welche den Misbräuchen bei der Verwaltung der Eisenbahnen und anderer grosser Korporationen gesteuert werden sollte. Diese Bewegung, die im Anfang ein sicher nicht zu verurteilendes Ziel verfolgte, erhielt aber bald einen bedenklichen Charakter, als sich in den einzelnen Staaten der Union Berufspolitiker dieser Frage bemächtigten und das durch Misbräuche im Transportwesen erbitterte Publikum laut scharfe Massregeln verlangte. In Pennsylvania, Nebraska, Missouri und einer Anzahl anderer Staaten beschloss man durch ein Gesetz die Herabsetzung der Maximumtarife für den Personenverkehr vorzuschreiben, ohne die Tragkraft oder die Intensität des Verkehrs bei den einzelnen Unternehmungen zu berücksichtigen. Auch in anderer Weise, wie durch Erhöhung der Steuern, Verweigerung der Erlaubnis zu bauen u.s.w. machte man den Eisenbahnen das Leben sauer, wodurch das Vertrauen eines Teils des geldanlegenden Publikums erschüttert wurde und dies gerade zu einer Zeit, wo der gespannte Zustand des Geldmarktes mehr denn je Vorsicht in dieser Beziehung erfordert hätte In North Carolina kam es selbst einige Zeit später zu einem ernsthaften konstitutionellen Streit,

nachdem der föderale Gerichtshof eine Aenderung der Eisenbahntarife in diesem Staat als im Widerspruch mit der Verfassung stehend erklärt hatte und der Gouverneur die Autorität des Gerichts auf diesem Gebiet anzuerkennen sich weigerte.

Der Präsident einer der grössten Eisenbahngesellschaften war auf Befehl des Gouverneurs wegen Uebertretung der neuen Vorschriften verhaftet worden, wurde aber auf Befehl des Bundesgerichts wieder in Freiheit gesetzt. Einen Augenblick drohte ein öffentlicher Konflikt zwischen der Vertretung des Staats und der Regierung in Washington und nur durch gegenseitige Konzessionen wusste man diese Gefahr zu beschwören.

Die einmal hervorgerufene Aufregung wurde durch die Untersuchung, welche von der Interstate Commerce Commission wegen der Kapitalisierung der Chicago-Alton und anderer Harriman-linien eingeleitet worden war, nur noch gesteigert. Bei den Zeugenaussagen kamen einzelne finanzielle Transaktionen ans Tageslicht, welche besser unterblieben wären, deren Bedeutung aber durch eine sensationsbedürftige Presse stark übertrieben wurde, was auch nicht zur Wiederherstellung des erschütterten Vertrauens beitrug. An der Effektenbörse begannen denn auch die Kurse, nachdem sie sich vorübergehend ein wenig erholt hatten, mehr und mehr zurückzugehen. Selbst die Annahme der Aldrich-bill, wodurch einige Reformen in der Münzgesetzgebung eingeführt wurden, war nicht im Stande, diesen Rückgang zum Stehen zu bringen.

In zweifacher Hinsicht war dieses Gesetz von Bedeutung. In erster Linie gab es der Regierung das Recht, um ausser den Einnahmen aus den erhobenen Steuern auch diejenigen aus den Einfuhrzöllen bei den Banken zu deponieren, wodurch die Regierung in Zeiten der Spannung dem Geldmarkt in viel reichlicherer Weise als durch das Deponieren von Schatzscheinen zu Hilfe kommen konnte. Ferner wurde den Banken gestattet, fortan statt $ 3,000,000.— einen Betrag von $ 9,000,000.— Banknoten per Monat aus der Zirkulation zurückzuziehen. Im Gegensatz zu Europa, wo die Ausgabe von Banknoten durch *ein* zentrales Institut je

nach den Bedürfnissen des Verkehrs stattfindet, haben in in den Vereinigten Staaten etwa 6500 National Banks das Recht der Notenausgabe. Diese Noten müssen durch einen gleichen bei der Regierung zu deponierenden Nominalbetrag Regierungsobligationen sicher gestellt werden. Um zu verhindern, dass die Regierungsbonds bei einer plötzlichen Beschränkung des Banknotenumlaufs stark im Preise sinken, hat man sich seiner Zeit bestimmen lassen, die Einziehung auf das obengenannte Maximum zu beschränken, wodurch dem Umlauf jede Elastizität genommen wurde. Die Aldrichbill hat diesem Uebelstande einigermassen abgeholfen, aber der Gang der Geschäfte in den letzten Monaten des Jahrs hat zur Genüge bewiesen, dass die Erweiterung der Grenze, zu der man sich mit einigem Zögern entschlossen hatte, durchaus ungenügend war, um die Banken in den Stand zu setzen, in kritischen Umständen sich selbst nachdrücklich zu helfen.

Im Gegensatz zu der schlechten Haltung der ausländischen Börsen war am hiesigen Platze die Stimmung im Anfang günstig, besonders für lokale Fonds. So konnten Koninklijke Petroleum Aktien schon in der ersten Woche des neuen Jahrs etwa 60 pCt. in die Höhe gehen und zwar in Folge der Gerüchte über eine beabsichtigte Zusammenschmelzung mit der Shell Transport & Trading Co., welche damals die Runde machten. Tabaksaktien legten ebenfalls eine willige Haltung an den Tag und zwar unter dem Einfluss der optimistischen Prophezeiungen über die Qualität des Gewächses, welches in den folgenden Monaten an den Markt kommen sollte. In amerikanischen Fonds blieb der Handel still, aber die allgemeine optimistische Haltung unserer Börse erstreckte sich nichts desto weniger auch auf dieses Gebiet und für eine Anzahl niedrig notierter Fonds bestand hier mässige Kauflust. Als das Fallen in New-York grösseren Umfang anzunehmen begann, nahmen diese Ankäufe ansehnlich zu.

Nur einzelne Fonds legten hier im Anfang des Jahrs eine entschieden ungünstige Stimmung an den Tag. Besonders

war dies bei Minenwerten der Fall, worin nach Erhöhung der Beleihungsrente durch die Java'sche Bank grosse Aufräumungen für indische Rechnung stattfanden. Aktien Redjang Lebong z.B. liefen in einigen Wochen von 1100 auf 800 pCt. zurück. Andere Minenwerte sanken ebenfalls stark im Kurs. Auf Java, wo man der Februarabrechnung mit Sorge entgegensah, war die Stimmung für diese Fonds während einiger Zeit selbst panikartig und es trat erst einige Besserung ein, nachdem durch die Errichtung einer Liquidationskasse für die Februarengagements die Gefahr grosser Exekutionen beseitigt war.

Während anderweitig die grossen Aufräumungen wenigstens die gute Seite hatten, dass das Geld dadurch ansehnlich reichlicher wurde, blieb hierzulande der Geldmarkt während der ersten Monate des Jahrs äusserst gespannt. Die Prolongationsrente notierte hier halb Februar 6½ pCt. Dieser abnormale Zustand auf dem Geldmarkt, der beinahe das ganze Jahr hindurch eine charakteristische Erscheinung in den Niederlanden geblieben ist, wurde zu einem Teil durch lebhafte Kauflust für indische Fonds — im Anfang besonders Petroleum —, später Tababsaktien — und die damit verbundene ansehnliche Preiserhöhung dieser Werte verursacht, wodurch viel grössere Beträge für das Prolongieren der umfangreichen Hausseposítionen erforderlich waren. Das früher stattgehabte Festlegen von Geld in ausländischen Syndikaten u. s. w., wodurch weniger Mittel zur Verfügung des Marktes kamen, trug ebenfalls dazu bei, dass die Geldkurse gespannt blieben. Nicht an letzter Stelle wurden jedoch die hohen Notierungen durch die enormen Ankäufe amerikanischer Werte ins Leben gerufen, wozu man hier im Februar und März überging, als man glaubte, dass diese Fonds so ungefähr den niedrigsten Kurs erreicht hatten. Es waren besonders die leichten Aktien, wie Eries, Southern Rails, Rock Islands, Missouri's, U. S, Steelshares u. dgl., welche hier in dieser Zeit für Millionen von Dollars gekauft wurden. Man hat sich in seinen optimistischen Erwartungen aber sehr enttäuscht gesehen. Die meisten Aktien,

die damals mit verhältnismässig kleiner Differenz auf Spekulation gekauft wurden, sind später noch ansehnlich im Preise weiter gesunken und musste man sich ihrer dann mit schwerem Verlust entledigen. Neben andern ungünstigen Einflüssen, die speziell für unser Land auf das abgelaufene Jahr einen dunkeln Fleck geworfen haben, ist diese Ueberspekulation in amerikanischen Werten eine der Hauptursachen der höchst ungünstigen Verhältnisse gewesen, welche sich hier im Jahr 1907 auf dem Geld- und Fondsmarkt entwickelt haben.

Die Wechselkurse auf das Ausland blieben infolge der grossen Ankäufe amerikanischer Fonds fortwährend hoch. Anfangs März, während des panikartigen Kurssturzes in New-York und London, wurden bei dem halbmonatlichen Rescontre sehr grosse Remisen nach letztgenanntem Platze notwendig, um das Surplus auf Positionen für niederländische Rechnung abzutragen. Der Wechselkurs stieg damals über den Goldausfuhrpunkt und in einzelnen Tagen wurden ungefähr ƒ 6,000,000.— Gold der Niederländischen Bank entzogen. Diese sah sich dadurch gezwungen, ihren Disconto mit einem vollen Perzent zu erhöhen, wodurch ihr Minimum auf 6 pCt. gebracht wurde, eine Notierung, die seit 1873 nicht mehr vorgekommen war. Dem Handel und Verkehr wurden dadurch schwere Lasten auferlegt, in einer Zeit, als Geld sonst in Europa ziemlich reichlich war und die eigentliche inländische Kreditnachfrage hier innerhalb mässiger Grenzen blieb.

Ausser bei uns, hatte man damals allein in den Vereinigten Staaten mit teurem Geld zu kämpfen. Halb März stieg call money in New-York sogar bis 25 pCt. und musste für Dreimonatsanleihen 6½ bis 7 pCt. bezahlt werden. Die aus London gebrachten Haussepositionen mussten, als die Spannung eine ähnliche Höhe erreichte, zu guter letzt über Bord geworfen werden und am 14 März verfiel der Markt in einen Zustand der Panik, der dem Gedächtniss nicht so bald entschwunden sein würde, wenn dieser Eindruck nicht durch spätere noch schlimmere Ereignisse teilweise verwischt worden

wäre. Für eine Anzahl Fonds sank die Notierung noch unterhalb diejenige der Mai-panik von 1901 und der Zustand in New-York bot einen so trostlosen Anblick dar, dass die Regierung sich zum energischen Eingreifen genötigt sah.

Ein Betrag von $ 30,000,000.— Regierungsdepositen bei den Banken, welcher kurz vorher vom Schatzsekretär zurückverlangt worden war, blieb vorderhand bei diesen Instituten deponiert; die Aprilrente auf die Regierungsobligationen wurde früher zur Bezahlung verfügbar gestellt und die Regierung erbot sich $ 25,000,000.— 4 pCt. Obligationen, die am 1 Juli 1907 ablösbar sein sollten, schon im Mai anzukaufen, wobei die volle Rente bis 1 Juli bezahlt werden sollte. Einen Augenblick schien es, als ob diese Massregeln Erleichterung verschaffen würden, aber als die französische Bank am 21 März, als Konsequenz der im Januar gegebenen Warnung, ihren Diskonto von 3 auf 3½ pCt. erhöhte, um zu verhindern, dass der französische Geldmarkt für amerikanische Geldbedürfnisse in Beschlag genommen würde, fielen die Kurse in Wallstreet aufs Neue und am 25 März sanken die Notierungen noch unter die Panikpreise der zwei vorhergehenden Wochen.

Auf die europäischen Börsen drückte dieser Misstand ebenfalls zentnerschwer. Wenn auch die Positionen in amerikanischen Werten allmählig eingeschränkt worden waren, so hatte man doch noch stets ein überwiegendes Interesse an dem Gang der Geschäfte in der Union, nicht allein, weil diese so ganz den Ton für die finanzielle Lage angab, sondern auch weil man einzusehen begann, dass die gefährliche Spannung des Geldmarkts daselbst und die heftigen Erschütterungen auf dem Effektenmarkt das Vertrauen tief erschüttern mussten, so dass man sich fragte, ob die Blüte der Industrie nicht ernstlich bedroht werde. Ueberdies befürchtete man damals sowohl in London, wie in Berlin Fallimente. Durch die Uebernahme der Positionen wusste man letztere zu vermeiden, aber noch geraume Zeit nachher übten diese Schwierigkeiten einen drückenden Einfluss aus, je nachdem die übernommenen Fonds allmählig aufgeräumt wurden.

Von den Kursbewegungen in einzelnen der vornehmsten amerikanischen Fonds in diesem merkwürdigen Lenzmonat, der tatsächlich das Ende der Hochkonjunkturperiode gebracht hat, gibt folgende kleine Tabelle einen Begriff:

Aktien:	1 Mrz.	halb Mrz.	Ende Mrz.
Atch. Topeka Common	102⅛	82½	89¾
Erie Common	34½	22	24½
Missouri Kans. Texas Common	44	30	36
Pennsylvania	129	114	122
Reading	115½	91	104
Southern Railway	25½	19½	22
Union Pacific	171⅛	120	135

Auf die grosse Aufregung im März folgte in den folgenden Monaten eine schlaffe und schwache Haltung der Börse und geraume Zeit standen sowohl in Europa, wie in den Vereinigten Staaten, die Geschäfte beinahe vollständig still. Geld wurde desshalb aufs Neue billig, so dass im April die englische Bank ihr Diskonto zuerst von 5 auf 4½ pCt. dann von 4½ auf 4 pCt. herabsetzen konnte, während die deutsche Reichsbank ihren Zinsfuss von 6 auf 5½ pCt. und die niederländische den ihrigen von 6 auf 5 pCt. erniedrigen konnte. Hätte man damals dem Geldmarkt die so dringend nötige Ruhe gegönnt, so wäre eine dauernde Genesung nach einiger Zeit von Depression nicht ausgeschlossen gewesen. Aber weder in New-York, noch diesseits des Ozeans gab man sich genügende Rechenschaft davon, dass weitere Geldforderungen den Zustand für lange Zeit von Grund aus verderben mussten, und sobald sich der Horizont einigermassen zu klären anfing, schossen neue Anleihen wie Pilze aus dem Boden hervor. In Deutschland wurde noch im April eine grosse Reichs- und preussische Anleihe durchgeführt. Da von der 3½ pCt. Anleihe 1906 noch ein ansehnlicher Betrag unverkauft in den Händen des Syndikats ruhte und der Kurs sowohl unter dem Einfluss der Depression, als dieser Syndikatsverkäufe ansehnlich zurückgegangen war, sah sich die Regierung genötigt, für die neue Emission den 4 pCt. Rententypus zu wählen. Die Hoffnung, dass das Ausland

sich stark für den Fonds interessieren werde, war eine eitle und die Placierung des grossen Betrags auf dem inländischen Markt war ebenfalls eine der Ursachen der ungekannten Spannung, die sich später bei unsern östlichen Nachbarn entwickelt hat.

Man hatte indessen anderweitig etwas anderes zu tun, als sich für die deutschen Schatzscheine zu interessieren. Allenthalben folgten neue Emissionen einander auf dem Fuss. In London appellierte zuerst der County Council für £ 5,500,000.— an den Geldmarkt; unmittelbar darauf folgte die Regierung der Straits Settlements mit einer Anleihe von £ 5,000,000 — wovon nur 20 pCt. bei der öffentlichen Zeichnung placiert wurden. Trotz dieses geringen Erfolges wurden kurz darauf eine Siamesische Anleihe, eine chinesische Eisenbahnanleihe, eine grosse Emission von Obligationen der Agricultural Bank of Egypt und eine 4 pCt. Anleihe der Kapkolonie durchgeführt, während ausserdem noch angekündigt wurde, dass die Regierung für die Emission einer transvaalschen Anleihe von £ 5,000,000.— die Vorbereitungen getroffen habe. Das ansehnliche Disagio, zu welchem die verschiedenen neuen Fonds bald verhandelt wurden, legte es der Regierung indessen nahe, die Durchführung der letztgenannten Operation auf bessere Zeiten zu verschieben. Eine besonders günstige Wirkung hatte dies jedoch nicht, da man anderweitig fortfuhr, den Anlagemarkt bis zu der äussersten Grenze zu reizen. So wurden in New-York während des Monats Mai durch die Atchison Topeka $ 26,000,000.— 5 pCt. Convertibles, von der Southern Pacific $ 36,000,000.— 7 pCt. präferente Aktien, von der Union Pacific $ 75,000,000.— 4 pCt. Convertibles bonds ausgegeben, während die Delaware & Hudson, die Erie, die Interborough Metropolitan, die Bethlehem Steel, die Westinghouse Electric Manufacturing Co. und andere ebenfalls für sehr ansehnliche Beträge mit neuen Aktien und Obligationen an den Geldmarkt appellierten.

Zu der fortwährend beunruhigender werdenden Kongestion des Obligationenmarkts kamen in dieser Zeit noch andere ungünstige Faktoren. In Russland wurde im Juni die zweite

Duma aufgelöst und man befürchtete aufs Neue revolutionäre Wühlereien. In Frankreich machten die ernsthaften Unruhen in den Weinbaudistrikten ihren Einfluss auf den Markt geltend; in England drohte ein grosser Ausstand bei den Eisenbahnen und waren inländische Eisenbahnwerte aus diesem Grunde stark angeboten; in Amerika liess sich die neue Ernte infolge der schlechten Witterung ungünstig ansehen und es fand auf dem Getreidemarkt eine starke Preissteigerung statt, was den Fondsmarkt noch ungünstiger stimmte. In Italien und Egypten brach in jener Zeit eine heftige Krisis an den Börsen aus, welche zu Goldentziehungen von andern Plätzen führte. Kein Wunder, dass trotz des matten Tones der grossen Börsen durch die fortdauernde Wertverminderung sowohl der Spekulations-, wie der Anlagefonds die Keime zu einem weiteren Zusammenbruch gelegt wurden.

Besonders für unser Land war dieser weitere Rückgang verhängnisvoll. Man hatte hier fortwährend amerikanische Werte gekauft, wozu man durch einige günstige Faktoren, wie die Dividendenerhöhung der Atchison Topeka im April, der Car & Foundry im Juni und die Ankündigung einer ersten Ausbezahlung auf die präferenten Aktien der Kansas City Southern von selbst aufgefordert wurde. Je grössere Fortschritte der Kursfall machte, desto mehr Zwangsaufräumungen waren schon damals ab und zu hier notwendig, was auch auf die inländischen Werte zurückwirkte. So wurden im May Tabaksaktien, die vorher auf den guten Ablauf der Einschreibungen hin stark gestiegen waren, in grossem Masstab verkauft und sanken die Kurse zehnprozentweise, als Gerüchte in Umlauf kamen, nach denen die neue Ernte durch die Trockenheit Schaden gelitten habe. Indessen nahmen die Verkäufe noch nicht einen solchen Umfang an, dass der Geldmarkt hier bedeutend entlastet werden konnte. Anfangs Juli war die Prolongationsrente aufs Neue auf 7½ pCt. gestiegen: für die ersten sechs Monate des Jahrs betrug der Durchschnitt 5.89 pCt. gegen 3.28 pCt. im Jahre 1906.

Erst im Laufe des Juli sank die Prolongationsrente hier

zum ersten Mal im Jahre unter 4½ pCt. Wiewohl dadurch bald neue auswärtige Emissionen hervorgerufen wurden, die im Juli und August rasch aufeinander folgten, schien es doch mit Rücksicht auf den desolaten Zustand an der Börse, dass das Ende der Geldknappheit, sei es auch nur infolge der zwangsweisen Einschränkung der Geschäfte, endlich gekommen sei.

Aus dem Preisrückgang verschiedener Rohstoffe ergab sich, dass auch anderweitig eine Einschränkung der Industrie vor der Türe stand. Besonders auf dem Kupfermarkt nahm das Sinken, welches unter dem Einfluss der Ereignisse im Fondsmarkt eingetreten war, bald grosse Abmessungen an. Für Kupfer war die Notierung von £ 120 im März auf £ 113 im Mai, £ 109½ im Juli und £ 86 im August gesunken. In den beiden folgenden Monaten griff dieses sensationelle Sinken noch viel weiter um sich und sank der Preis auf etwas über £ 50, ein Niveau, das kurz vorher von den grössten Pessimisten für unmöglich erklärt worden war. Da der Kupfermarkt wie bei früheren Gelegenheiten sich als stark manipuliert erwies, so würde dieser jähe Preissturz vielleicht überwiegenden Einfluss gehabt haben, wenn er nicht im September und Oktober die Veranlassung zu einem noch weiteren Fallen der Aktien von Kupferproduzierenden Gesellschaften gewesen wäre, wodurch die Demoralisation an der Börse noch mehr verschärft und schliesslich auch andere Kreise mitgeschleppt wurden.

Das Sinken des Kupferpreises stand übrigens bereits in den Sommermonaten nicht mehr allein. So war Z.B., die Notierung für Gusseisen, die im Juni in den Vereinigten Staaten noch $ 25.75 per Tonne betragen hatte, im August auf $ 21 zurückgelaufen, während später, als die Depression einen grösseren Umfang anzunehmen begann, der Preis noch weiter ansehnlich sank.

Die stets weiter um sich greifende Reaktion und die Kündigung von Krediten hatten im Laufe des Jahrs schon mehrere Male, besonders in London, ziemlich ernste Schwierigkeiten verursacht, welche den abnormalen Zustand des Börsenhandels noch mehr verschärft hatten. Hierzulande

blieb man anfangs von grossen Zahlungseinstellungen verschont, wenn es allmählig auch deutlich wurde, dass nur ein paar Tropfen genügen würden, um auch hier das Glas zum Ueberlaufen zu bringen. Im Juli begannen, in Folge der Erschöpfung des Surplus, die exekutorialen Verkäufe einen stets bedenklicheren Umfang anzunehmen und die ohnedies ungünstige Stimmung wurde noch schlechter, als die alte angesehene Firma A. Dikkers & Co. in Almelo ihre Zahlungen einstellte.

Es sollte aber bei diesen Verlusten, so ernsthaft sie an sich waren, nicht bleiben. Ende August kam die erschütternde Kunde, dass die „Arnhem'sche Bankvereiniging", eines der ältesten und angesehensten provinzialen Bankinstitute, ihre Zahlungen eingestellt hatte. Ausser grossen unverantwortlichen Spekulationen schienen überdies ansehnliche Unterschlagungen stattgefunden zu haben und der Stoss, der dadurch dem Vertrauen versetzt wurde, hat zweifellos den Fall manches Instituts, das in den folgenden Monaten seinen Verbindlichkeiten nicht nachkommen konnte, beschleunigt. Unendlich traurig ging es im Oktober zu, wo verschiedene alte und geachtete Firmen ihre Zahlungen einstellten und entweder Konkurs anmeldeten oder um ein Moratorium einkommen mussten. Um nur die bedeutendsten zu nennen, so mussten nacheinander die Firmen Scholl Engberts & Scholten in Almelo, Otto de Kat & Zoon und Hoogstraten und Hoffen in Dordrecht, die Effekten- und Wechselbank in Leiden, die Meyerijsche Bank in Eindhoven und Christiaan Oortman & Zoon in Utrecht die Türe schliessen. Die kolossalen Verkäufe für einzelne dieser Konkursmassen brachten hier anfangs Oktober eine panikartige Stimmung hervor und zwar sowohl für amerikanische, wie für lokale Fonds. Es scheint kaum einem Zweifel zu unterliegen, dass die Aufräumungen für niederländische Rechnung, die damals in die Millionen liefen, nicht wenig dazu beigetragen haben, um den letzten kleinen Rest der Widerstandskraft in New-York zu brechen und dass sie die Déroute, welche dort Ende Oktober eintrat, verschärft haben.

Auf unserem Geldmarkt, der in den Sommermonaten etwas aufatmen zu wollen schien, hat die Flut der Fallimente äusserst ungünstig gewirkt. Indem man mit der Möglichkeit der Entziehung von Depositen als Folge des entstandenen Mistrauens rechnete, war man bestrebt, so viel als möglich Baarmittel zur Verfügung zu haben. Trotz der gewaltigen Effektenverkäufe blieb Geld deshalb lange Zeit teuer und war selbst zu den notierten Preisen kaum zu bekommen. Erst gegen Ende November trat wieder einige Entspannung ein, aber doch blieb der durchschnittliche Prolongationskurs so ziemlich bis zum Ende des Jahrs abnormal hoch. Die Durchschnittsziffer für das ganze Jahr beträgt 5,61 pCt., gegen 4,225 pCt. in 1906 und nur 2,73 pCt. in 1905. Zur Vergleichung diene, dass in 1904 der Durchschnitt 2,81 pCt. in 1903 3,84 pCt., in 1902 3,70 pCt, in 1901 3,66 pCt. betragen hatte, während die Durchschnittsziffer über die letzten 12 Jahre 3,085 pCt. gewesen ist. In 1894 und 1895, als eine scharfe Depression im Geschäft herrschte, stellte sich die durchschnittliche Prolongations-rente nur auf 2,05 pCt. und 2,25 pCt.

Ebenso wie die Prolongationsrente war auch das Privatdiskonto im abgelaufenen Jahre abnormal hoch. Beinahe dauernd schwankte es zwischen 4½ und 5 pCt. Im April, als der Bankdiskonto auf 6 pCt. erhöht worden war, stieg die Notierung am offenen Markt auf 5½ pCt. gegen 2⅜ pCt. in derselben Zeit des vorigen Jahrs.

Was dies für Private und Geschäfte bedeutete, braucht kaum erörtert zu werden. In hohem Grade hat man denn auch hierzulande die schlimmen Folgen des teuren Geldes erfahren müssen, ohne dass man in demselben hohen Massstab, wie im Auslande, von der Blüte des Handels und der Industrie profitiert hätte. Zwar haben auch hierzulande einzelne Branchen eine Zeitlang den günstigen Einfluss des internationalen Aufschwungs erfahren. So erlebte die Diamantindustrie in der ersten Hälfte des Jahrs eine goldene Zeit, machten unsere Dampfschiffahrtsunternehmungen gute Geschäfte und nahm der Durchfuhrhandel von Rotterdam

aufs Neue ansehnlich zu. Dem gegenüber steht aber, dass andere Branchen sich das ganze Jahr in ihrer Entwickelung sehr gehindert sahen. Besonders gilt dies für unsere Hypothekbanken, die beinahe kein Geld bekommen konnten, in den grossen Städten grossenteils zum Stillstand verurteilt wurden. Selbst abgesehen von der Krisis an der Börse mit ihrer Kapitalvernichtung, welche keineswegs durch den Wertzuwachs einzelner indischer Fonds gut gemacht wurde, wird das Jahr 1907 denn auch hierzulande, sowohl in den besitzenden Kreisen, wie ausserhalb derselben, kaum etwas anderes als bittere Erinnerungen hinterlassen.

Die Wechselkurse auf das Ausland, die unter dem Einfluss des teuren Geldes bereits in der zweiten Hälfte von März ansehnlich zurückgegangen waren, und die sich während des übrigen Jahrs beinahe stets auf einem niedrigen Niveau bewegt hatten, sind im Herbst infolge der enormen Aufräumungen ausländischer Werte noch mehr gesunken. Im Oktober fielen Sicht London und Deutschland unter Goldeinfuhrpunkt. Im Zusammenhang mit den Schwierigkeiten, die bei unsern östlichen Nachbarn der Ausfuhr des gelben Metalls in den Weg gelegt wurden, sank die deutsche Valuta hier nicht weniger als 1½ pCt. unter das Goldpari. Erst als auch anderweitig dieselbe Erscheinung hinsichtlich der Wechselkurse auf Deutschland zu Tage trat und dieser Zustand in der auswärtigen Presse zu ungünstigen Betrachtungen Veranlassung gab, stellte man in Deutschland etwas freigebiger Gold für den Export zur Verfügung. Ein ansehnlicher Betrag des gelben Metalls kam auch hieher. Diesem Umstande, wie auch den Realisierungen auswärtiger Fonds im September und Oktober, war es zu danken, dass die Niederländische Bank in den letzten Monaten des Jahrs den Diskontoerhöhungen in London, Berlin und anderswo nicht zu folgen brauchte, wiewohl die Wechselkurse hier unter dem Einfluss der Diskontoerhöhungen und der neuen Ankäufe amerikanischer Werte stark in die Höhe gegangen sind.

Vom Laufe der Wechselkurse hierzulande gibt folgende Tabelle eine Uebersicht:

	2 Januar	9 März	11 Mai	25 Mai	29 Juni.	30 Aug.	5 October	28 October	9 Nov.	27 Dec.
London .	12.12	12.15	12.06	12.09	12.05¼	12.09	12.05	12.05¾	12.14½	12.12¾
Paris . .	48.01	47.99	47.98	48.11	47.92½	48.06	47.95	47.97½	48.08½	48.13
Berlin .	59.08	59.22	59.94½	59.10	58.92	59.—	58.87½	58.70	58.95	59.07

Hatte man im Auslande, während der grossen exekutorialen Verkäufe, welche hier im September und Oktober stattfanden, die Blicke nicht ohne Sorgen auf unser Land gerichtet, so zeigte sich bereits kurze Zeit nach dem Ausbruch der Déroute bei uns, dass die Situation an verschiedenen auswärtigen Zentren noch viel ungünstiger war. In Deutschland, wo der schlechte Stand der Wechselkurse schon lange auf eine Ueberspannung des wirtschaftlichen Lebens hingewiesen hatte, traten im Herbst verschiedene bedeutende Fallimente ein und die Banken mussten ihre Facilitäten beschränken, ohne dass dadurch eine entsprechende Abnahme der an die Reichsbank gemachten Ansprüche eintrat. An der Börse sah es jedoch anderweitig weniger trostlos aus, als bei uns, da man im Auslande schon früher einige Segel eingezogen hatte.

Allein in New-York war dies nicht der Fall gewesen. Zwar waren spekulative Engagements mit grossem Verlust abgewickelt worden, aber die kapitalkräftigen „pools" und „faiseurs" sassen noch stets mit enormen Beträgen Fonds, die man mit Hilfe der Banken und Trustgesellschaften, trotz des anhaltenden Preissturzes, festzuhalten gewusst hatte.

Als in der zweiten Hälfte von Oktober die Schwierigkeiten auf dem Kupfermarkt den Fall eines grossen Spekulanten, welcher durch Aktienbesitz die Kontrolle über einige New-Yorksche Banken ausübte, herbeigeführt hatten, begann eine allgemeine Zurückforderung der Depositen bei diesen und andern Instituten. Die Folgen davon sind ohne Zweifel noch frisch im Gedächtnis eines Jeden. Einige Banken kamen durch die Entziehungen in Schwierigkeiten; ein paar der grössten Trustgesellschaften mussten ebenso ihre Türen schliessen, als die Depositen zehnmillionenweise zurückverlangt wurden. Stets grösser wurde desshalb das Mistrauen und bald erstreckten sich die „runs" über die

ganze Union und als Verteidigungsmassregel blieb nur die Suspendierung der Metallbezahlungen übrig. Die lange festgehaltenen Fonds mussten dann zu jedem Preis auf den Markt geworfen werden, so dass Ende Oktober in New-York eine Panik entstand, die nur in einzelnen der heftigsten früheren Katastrophen dieser Art ihres Gleichen fand und deren Folgen noch lange fühlbar sein werden. Zwar haben sich seit dieser Zeit die niedrigsten Kurse, dank den umfangreichen Ankäufen kleiner Kapitalisten und der kräftigen Hilfe der Regierung durch Deponieren von Geldern bei den Banken, durch das Ausgeben von Panamaobligationen und von kurz laufenden Noten, erholt, wodurch die Basis für die Notenausgabe etwas breiter und ein Teil der der Zirkulation entzogenen Mittel dieser wieder zurückgegeben wurde, — aber man braucht sich hinsichtlich der Nachwehen der immer noch nicht beendeten Krisis keinen Illusionen hinzugeben. Schon seit beinahe zwei Monaten besteht jetzt in den Vereinigten Staaten ein Agio auf Gold und gesetzliche Zahlmittel.

Die enorme Goldeinfuhr aus Europa im Betrag von mehr als $ 100,000,000.—, welche die englische Bank genötigt hat, im November ihren Diskonto auf 7 pCt. zu erhöhen, während die deutsche Reicksbank ihren Zinsfuss auf 7½ pCt., die Banque de France den ihrigen auf 4 pCt. bringen musste, hat sich bis jetzt nicht als hinreichend erwiesen, um ein genügendes Gegengewicht gegen das Aufspeichern von Kontanten in der Union zu bilden. Ebensowenig war es bis jetzt möglich, wenigstens einen Teil der $ 150,000,000. — à $ 200,000,000.— Clearing-House Certifikate einzuziehen, die im Zusammenhang mit der Suspendierung der Metallzahlungen ausgegeben werden mussten. Das Defizit gegenüber der gesetzlich verlangten Minimum-Reserve bei den New-Yorkischen Banken gehört ebenso wenig der Geschichte an, wenn es auch in den letzten Wochen des Jahrs abgenommen hat. Weitere Liquidationen können dann auch nicht ausbleiben. Und selbst wenn die oben angedeuteten äusseren Kennzeichen der Krise verschwunden sein werden, wird es noch lange

dauern, ehe das tief erschütterte Vertrauen zurückgekehrt ist. Nun ist es allerdings wahr, dass besonders in Amerika nach solchen Katastrophen rasch Ruhe und Besonnenheit die Oberhand haben und darauf gründen Optimisten die Erwartung, dass die Wunden bald wieder geheilt sein werden. Hier zu Lande war diese Meinung in den beiden letzten Monaten des Jahrs die Veranlassung zu neuen grossen Ankäufen amerikanischer Fonds. Man muss jedoch bedenken, dass neben den psychologischen Ursachen, die bald verschwinden können, auch die Ueberladung des Geldmarkts für die Störung des Gleichgewichts verantwortlich gemacht werden muss und dass eine gründliche Besserung in dieser Hinsicht noch lange auf sich warten lassen kann. Zwar hat das schwebende Material der Anlagewerte nach dem Ausbruch der Krise und dem dadurch veranlassten jähen Sinken amerikanischer Obligationen, bedeutend abgenommen, aber doch warten auch jetzt noch zahllose Syndikate auf Abwickelung und sind Emissionshäuser noch mit grossen Beträgen Obligationen sitzen geblieben, die beim Publikum kein Unterkommen gefunden haben. Der allmählige Absatz dieser Waaren wird in hohem Grade erschwert werden, wenn man die Erfahrung des abgelaufenen Jahrs in den Wind schlägt und von jeder kleinen Erholung auf dem Geldmarkt Gebrauch macht, um neue Anleiheoperationen durchzuführen. Sowohl hier als in England und Amerika ist dies in den letzten Monaten des Jahres bereits einigermassen der Fall gewesen. Anderswo wartet man stets eine günstige Gelegenheit ab, um diesem Beispiel zu folgen. So bestehen u. a. in Russland und Deutschland Pläne zur Emission neuer Staatsanleihen. Daher ist es auch fraglich, ob eine dauerhafte Erholung auf dem Geldmarkt bereits in absehbarer Zeit zu erwarten ist und diese Unsicherheit muss zweifellos zur Vorsicht stimmen.

Der Optimismus, der Ende November im Zusammenhang mit der sich ausdehnenden Nachfrage nach Anlagewerten festen Fuss zu fassen begann, ist übrigens in den letzten Wochen bereits wieder abgekühlt und der Markt ist aufs

Neue in eine lustlose Haltung verfallen. Ueber die Kursbewegungen amerikanischer Werte gibt folgende Tabelle eine Uebersicht:

Kursunterschied auf dem amerikanischen Markt.

Aktien.	3 Jan.	Niedr. und höchster Kurs in 1907.	27 Dec.	Niedr.
Atchison Topeka	105	70 1/8 — 107 1/2	70 3/4	34 1/4
Denver & Rio Grande	42 1/2	16 3/8 — 43 1/4	20 1/2	22
Erie Gew. Aand	43 1/4	12 1/8 — 44 1/16	16 1/2	26 3/4
K. C. Southern Comm	29 13/16	19 13/16 — 30 3/8	23 1/2	6 5/16
K. C. Southern Pref	60 3/4	47 1/2 — 62 1/4	52 1/2	8 1/4
Miss. Kansas Texas	40 1/2	21 1/4 — 44 1/8	25 1/4	15 1/4
N. N. R. of Mex. 1e Pref	57 3/4	40 — 57 1/2	41 1/2	16 1/4
Dito dito 2e „	27 3/4	12 — 28	15 1/4	12 1/2
New-York Ontario	47 1/2	27 1/2 — 48	31	16 1/2
Norfolk & Western	92 1/2	60 1/4 — 95	66	26 1/2
Rock Island Comm	29 1/2	11 3/4 — 30 1/4	15 1/4	14 1/4
Southern Pacific	93	63 — 90 3/4	72 1/4	20 3/4
„ Railway	33 1/2	9 3/4 — 33 15/16	13	20 1/2
Union Pacific	180	105 1/8 — 182	119 1/4	60 3/4
Am. Car & Foundry	44	23 7/8 — 46	31	13
U. S. Steel Corp	49 1/4	21 7/8 — 51	26 1/2	22 3/4
Obligationen.				
4 pCt. Atch. Topeka Conv	105	78 3/4 — 106 3/4	86	19
4 „ Central Pacific	98 1/2	82 — 94 3/4	92	6 1/2
3 1/2 „ „ „	85	78 — 85 1/8	79 1/2	5 1/2
5 „ Chicago Erie	115	105 1/2 — 116 1/2	107 7/8	7 1/8
7 „ „ Northw. Union	124	112 3/4 — 123 1/4	115 1/2	8 1/2
7 1/2 „ Chic. Winona & St. Peter	122 1/2	109 1/2 — 122 3/4	115	7 1/2
4 „ Rock-Isl. per 2002	77	50 7/8 — 76 7/8	61	16
4 „ Erie-General	88 1/2	66 3/4 — 88 5/8	72	16 1/2
3 „ Kansas City Southern	70 3/4	65 1/2 — 71 5/8	68 3/4	2
5 „ Kansas City South. Notes	96	88 1/2 — 96	90	6
4 „ Miss. K.-Texas 1ste Hyp.	98 1/2	90 1/2 — 98 1/2	93 3/4	4 3/4
4 „ „ „ „ 2de „	86 3/4	76 — 86 3/4	81	5 3/4
5 „ Oregon Short Line Cons.	112	102 — 112	104	8
3 1/2 „ Pensylvania Conv	94	83 1/8 — 94 1/2	87	7
4 „ Southern Pacific. Gold	90	74 — 90	81	9
4 „ Union Pac. Convertible	100	78 3/4 — 84 1/4	83 1/4	16 3/4
5 „ Western N-Y & Pennsylv.	113	104 — 113 1/2	104	9
4 1/2 „ Int. Merc. Marine	76	51 — 76 1/4	61 1/4	14 3/4
5 „ U. S. Steel IInd Mort	97	78 1/4 — 98 1/8	83 3/4	13 1/4

Die jüngste Krise hat aufs Neue die Regelung des Bankwesens und des Notenumlaufs in den Vereinigten Staaten beleuchtet. Zwar haben diese Tatsachen die Panik nicht verursacht, aber sie haben die doch schon schwierige Frage der Befriedigung der Bedürfnisse von Handel und Verkehr noch verwickelter gemacht, als der Natur der Sache nach in einer Zeit allgemeinen Kreditbedürfnisses an sich schon der Fall ist. Ueberdies machten sie, als es zu spannen begann, jedes kräftige Eingreifen der Banken unmöglich.

In der jetzt begonnenen Sitzung des Kongresses werden denn auch zweifellos Massregeln in Erwägung gezogen, durch welche die Organisation des Kreditwesens verbessert werden kann, wenn man auch vermutlich nicht so weit gehen wird, dass es zur Errichtung einer Zentralbank kommen kann.

Niederlande.

Der höchst ungünstige Gang der Geschäfte in New-York hat in Europa während des grössten Teils des Jahrs zu einer grossen Zurückhaltung amerikanischen Anlagefonds gegenüber geführt, was der Einführung amerikanischer Werte nicht förderlich gewesen ist. Was unser Land betrifft, so stand überdies die fortwährende Geldknappheit der Emissionstätigkeit im Wege. In den ersten Monaten des Jahres beschränkten sich die Einführungen von Yankeewerten hier auf die der 5 pCt. Collateral Trust Bonds der Sunday Creek Company, die à 73¾ pCt. eingeführt wurden, ferner auf die 4 pCt. Convertible Bonds der American Telephone & Telegraph Co., worauf die Zeichnung bei den Herrn Hope & Co., à 92¾ pCt. offenstand und auf die früher genannte Anleihe der New-York, New-Haven & Hartford. Während der Frühlings- und Sommermonate fanden hier keine einzigen weiteren Einführungen amerikanischer Werte statt. Erst im September, als die Kurse im Allgemeinen auf sehr niedriger Stufe angelangt waren, und besonders Kupferwerte es stark hatten entgelten müssen, kam aufs Neue ein amerikanischer Fonds hieher, nämlich die Aktien der Amalgamated Copper Company, die vom Administrationskomtoir Broes Gosman c. s. eingeführt wurden. Ferner stand Ende Oktober bei Broekman's Effektenkomtoir die Zeichnung auf eine neue Emission von 7 pCt präferenten Aktien der Canadian General Electric Co. offen. Für keinen der genannten Fonds legte jedoch unser Publikum grosses Interesse an den Tag.

Auch inländische Emissionen erfuhren den Druck der Zeiten. Städtische Anleihen, für welche in den letzten Jahren beinahe stets der 3½ pCt. Typus gewählt worden war, waren zu diesem Zinsfuss nicht mehr durchzuführen. Allein Leiden und Dordrecht konnten im Beginn des Jahrs eine Emission

von resp. fl. 890,000.— und fl. 600,000.— noch zum alten Zinsfuss placieren, wiewohl man sich mit einem Kurs von nur 94¼ pCt. und 95⅞ pCt. begnügen musste. Als Ende Februar die Gemeinde Haarlem eine Anleihe von fl. 1.650,000.— emittierte, wurde mit dem 3½ pCt. Typus gebrochen. Die niederländisch-indische Eisenbahn hatte dafür bereits im Anfang dieses Monats das Vorbild gegeben, indem für eine Emission von fl. 3,000,000.— der 4 pCt. Typus gewählt wurde.

Auf letztgenannte Emission, welche bei den Herrn H. Oyens & Zn. und Wurfbain & Zn. à 100¼ pCt. stattfand, wurden nur 16 pCt. zugewiesen. Als Anfangs März die Staatseisenbahngesellschaft fl. 9,000,000.— 4 pCt. Obligationen zu demselben Preis emittierte, war das Resultat schon etwas weniger befriedigend und es konnte nur gemeldet werden, dass der angebotene Betrag „reichlich" voll gezeichnet worden sei. Noch weniger gut ging es mit einer 4 pCt. Anleihe von fl 10,000,000.— der Stadt Rotterdam, deren Emission ebenfalls anfangs März (in Amsterdam durch die Amsterdamsche Bank und die Herrn Wertheim & Gompertz) stattfand und worauf nur für fl 6,000,000.— gezeichnet wurde. Unter der Hand wurde später noch ein ansehnlicher Betrag des Restes placiert. Als Anfang Juni die Gemeinde Amsterdam fl 2,000,000.— 4 pCt. Obligationen à 100 pCt., die Gemeinde Haag fl 4,000,000.— 4 pCt. Obligationen à 99⅝ pCt. und die holländische Eisenbahngesellschaft fl 6,000,000.— 4 pCt. Obligationen à pari anbot und keine dieser Emissionen sich eines grossen Erfolges rühmen konnte, wurde der noch nicht placierte Teil der rotterdamschen Anleihe unter die Teilnehmer am Syndikat verteilt.

Was die Anleihe der holländischen Eisenbahn betrifft, so wurden die Zeichnungen zum vollen Betrag zugewiesen, — sicher ein scharfer Kontrast mit dem Resultat in früheren Jahren. In 1906, als die holländische und die Staatseisenbahn ebenfalls an den Geldmarkt appelliert hatten, wurden auf die Anleihe der erstern nur 9½ pCt. zugewiesen, während die der Staatseisenbahn sogar 65 mal überzeichnet

wurde, sodass für freie Zeichner nur ein geringfügiger Betrag übrig blieb.

Kurz vor obengenannter Emission hatte die Gemeinde Watergraafsmeer eine Anleihe von fl 600,000.— emittiert, wovon die Rente zu 4½ pCt. bestimmt wurde. Zum Parikurs ausgegeben erregte dieser Fonds grosses Interesse. Die Emission, welche hier durch die Herrn Adolf Boissevain & Co. stattfand, wurde stark überzeichnet und der Kurs des neuen Fonds ging bald nicht unansehnlich in die Höhe. Doch wurde das Beispiel weiterer Erhöhung des Zinsfusses von anderen Gemeinden nicht nachgeahmt, sondern man behalf sich lieber mit temporären Anleihen und der Ausgabe von Anticipationsscheinen, in der Hoffnung, dass auf dem Geldmarkt bald eine günstige Wendung eintreten würde. Emissionen von fl 850,000.— 4 pCt. Schiedam à 97 7/8 und von fl 1,450,000.— 4 pCt. Arnhem im August hatten einen nur mässigen Erfolg und erst in der letzten Hälfte von December wurde aufs neue eine städtische Emission angekündigt, nämlich von fl 6,000,000.— 4 pCt. Obligationen Haag, welche à 99¾ pCt. durchgeführt wurde.

Kursbewegung inländischer Aulagewerte.

	3 Jan.	Niedr. und höchster Kurs in 1907	27 Dec.	Niedr.
3 pCt. N. W. S. Obl.	92 3/8	87 5/16—93 1/8	90 5/8	1 3/4
3 „ „ Cert.	90 7/8	86—91 3/8	90 1/2	3/8
2½ „ „ „	77 1/4	72 1/2—77 13/16	73 1/4	4
4 „ Amst. 1900	102 1/4	99 3/4—103	100	2 1/4
3½ „ „ 1905	97 3/4	98 3/8—93	94	3 3/4
3 „ „ 1895	88	84—88 1/4	85 1/2	2 1/2
2½ „ „ 1896	84 3/4	87 1/4—81	84	3/4
4 „ Rotterdam	102	99 1/2—103 1/2	100 1/8	1 7/8
3½ „ 1898	97 1/2	92—97 5/8	94	3 1/2
3 „ '94/'97	88	84 3/4—89	85 1/4	2 3/4
4 „ Holl. Spoor	102 5/8	100—104	100 1/8	2 1/2
3½ „ id. 1905	97 3/8	92 5/8—97 3/4	93	4 3/8
3 „ id.	89	84—88 3/4	86	3
4 „ Staatsspoor	102 1/2	100—103	100 1/8	2 3/8
3½ „ id. 1903	97 3/4	92 1/4—97 3/4	92 3/4	5
3 „ id.	89	84—88 3/4	85 3/8	3 3/8
4 „ Algem. Hypotheekbank	97 3/4	90—98	93	4 3/4
4 „ Holl. Hyp. Bank	94	85—94	88 1/4	5 3/4
4 „ Nederl. Hyp. Bank	98 1/2	95 1/2—98 1/2	95 3/4	2 3/4
4 „ Westlandsche Hyp. Bank	98 1/2	90—98 1/2	93 7/8	4 5/8

Auf die Kurse anderer Anlagefonds machte diese Erhöhung des Zinsfusses der Natur der Sache nach ihren Einfluss

geltend. Wie aus der vorigen Kurstabelle hervorgeht, verlassen so ziemlich alle das Jahr auf niedrigerem Niveau. Auch unsere nationale Staatsschuld ist weiter zurückgegangen und erreichte das niedrigste Niveau seit 1895. Dem Zustand unserer Finanzen kann dieses weitere Fallen nicht zugeschrieben werden. Das Dienstjahr 1906 schloss mit einem ziemlich ansehnlichen Ueberschuss, 1907 wird vermutlich für den ordentlichen Dienst kein namhaftes Defizit aufweisen und für 1908 werden die ordentlichen Einnahmen von der Regierung auf fl 182,215,000.—, die ordentlichen Ausgaben auf fl 186,667,000.— veranschlagt, so dass ein Defizit von reichlich fl 4,000,000.— zu decken ist. In 1906, als ein Defizit von reichlich zehn Millionen Gulden berechnet worden war, ergab sich in Wirklichkeit ein Ueberschusssaldo von Zwei Millionen Gulden.

	3 Jan.	27 Dec.
Britische Consols (London)	87½	83
3 pCt. Deutsche Reichsanleihe (Berlin)	87.10	82.40
3 pCt. Französische Rente (Paris)	95.50	95.25
Italienische Rente (Paris)	103.50	103.50
4 pCt. Oesterreichische Julirente (Wien)	99.30	96.90

Deutschland.

Wenden wir unsere Blicke über die Grenzen, dann fesselt zuerst der Zustand in Deutschland unsere Aufmerksamkeit. Was oben über den grossen allgemeinen Geschäftsaufschwung und die grossen Anforderungen an den Kreditmarkt gesagt worden ist, gilt nach den Vereinigten Staaten wohl am meisten unsern östlichen Nachbarn. Die Produktion in allerlei Branchen ist dort im abgelaufenen Jahr aufs Neue gewaltig gestiegen. Auch die Handelsbewegung weist trotz der starken Erhöhung der Einfuhrzölle im vorigen Jahre, wovon man eine Abnahme der Einfuhr erwartet hatte, aufs Neue viel höhere Ziffern auf. Die Emissionstätigkeit blieb sehr lebhaft. Neben dem Reich und dem preussischen Staat, die im April für 300 Millionen Mark 4 pCt. Schatzschein Obligationen mit gutem Erfolg an den Geldmarkt appelliert hatten, brachten öffentliche Korporationen und Privatunternehmungen fortwährend neue Emissionen auf den Markt. Allein die deutschen Gemeinden emittierten im abgelaufenen Jahr zusammen etwa Mk. 400,000,000.— Obligationen, während ein grosser

Betrag von Emissionen noch auf dem Programm steht. Auch das Reich wird 1908 wieder Geld nötig haben. Denn im neuen Budget wird die Ausgabe von 350 Millionen Mark Schatzscheinobligationen und die Emission einer neuen Anleihe von 260 Millionen Mark autorisiert. Die deutsche Staatsschuld, die 1881 225 Millionen Mark betragen hatte und 1901 auf 2400 Millionen Mark gestiegen war, beträgt jetzt 4000 Millionen Mark.

Die grossen Ansprüche des inländischen Verkehrs, verbunden mit der auswärtigen Goldnachfrage als Folge der ungünstigen Handelsbilanz haben auf dem Geldmarkt in Deutschland eine Spannung hervorgerufen, wodurch die Reichsbank sich genötigt gesehen hat, ihren Zinsfuss allmählig bis auf 7½ pCt. zu erhöhen, ein Niveau, das seit der Gründung des Reiches noch nicht übertroffen worden ist. Man hat auf verschiedene Weise versucht, die Spannung auf dem Geldmarkt zu vermindern, ohne genötigt zu sein, Handel und Industrie allzusehr in ihren Bewegungen zu hindern. So wurde vor einigen Wochen ein clearinghouse von Hypothekbanken errichtet, um die grossen gegenseitigen Zahlungen in Contanten soviel als möglich durch einfache Ab- und Zuschreibungen zu ersetzen. Wie nützlich diese und ähnliche Massregeln auch sind, so wird man auch in Deutschland sich der Notwendigkeit, einige Segel einzuziehen, nicht entschlagen können, da die Grenzen der Tragkraft des Kreditmarktes überschritten sind.

Die Ernte ist in Deutschland in diesem Jahr ziemlich ungünstig ausgefallen, so dass starke Getreideeinfuhr nötig sein wird, was auch nicht dazu beiträgt, die Zahlungsbilanz zu verbessern.

Bei den ungünstigen Faktoren, welche sich aus der Lage zweifellos ergeben, darf es als ein Glück betrachtet werden, dass die hauptsächlichsten Branchen der Industrie, besonders die Steinkohlen- und Eisen- und Stahlindustrie jetzt in starken Kartellen zentralisiert sind. Während der Periode der grossen Blüte sind demzufolge Produktion und Preise nicht unnötig emporgeschraubt worden, so dass es bei einer

Einschränkung der Betriebe vermutlich auch leichter sein wird, sich den Prozess ohne allzu grosse Störungen abwickeln zu lassen. Der Stahlwerkverband, der in seinem Auftreten einigermassen mit der amerikanischen Steel Corporation zu vergleichen ist, wurde Ende 1907 für fünf Jahre verlängert.

Bei der Auflösung des Reichstags im Anfang des Jahrs hat die Regierung über die Oppositionsparteien den Sieg davon getragen, wodurch in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht die Fortsetzung des alten Kurses gesichert wurde. Eines der Zugeständnisse, zu welchen sich die Regierung nach den Wahlen herbeigelassen hatte, war die Vorlage eines neuen Börsengesetzentwurfs, durch welchen der Terminhandel in industriellen Fonds wieder gestattet und der Börsenverkehr von verschiedenen beengenden Bestimmungen befreit werden soll. Es war zu einem Teil dieser Schikanierung des Verkehrs an der Börse zuzuschreiben, dass das deutsche Publikum allmählig einen sehr grossen Teil seiner Ordres nach London schickte und man hofft desshalb, dass das neue Börsengesetz, wenn es im Reichstag eine Mehrheit findet, in Zukunft eine Belebung der deutschen Börsen zur Folge haben wird.

England.

Nächst Deutschland und den Vereinigten Staaten hat besonders England auch im abgelaufenen Jahr von der Hochkonjunktur Vorteil gehabt. Der Zustand der Reichsfinanzen, der lange Zeit unter den Nachwehen des südafrikanischen Krieges gelitten hatte, ist allmählig wieder viel günstiger geworden. Das Budget von 1907/08 weist wie das des vorigen Jahrs, einen bedeutenden Ueberschuss auf, der teilweise zur Tilgung der Staatsschuld verwendet werden soll. Trotz dieser Ankäufe für den Amortisationsfonds ist der Kurs der britischen Staatsschuld im abgelaufenen Jahr auf Neue ansehnlich gefallen und steht er jetzt so ziemlich auf dem niedrigsten Stand des letzten halben Jahrhunderts. Allerdings muss dabei berücksichtigt werden, dass die Rente indessen von 3 auf $2\frac{1}{2}$ pCt. zurückgebracht worden ist und dass die Zinsertragsbasis der Consols noch immer niedriger ist, als die beinahe aller andern Staatsfonds, aber dies verhinderte nicht, dass das fort-

gesetzte Fallen viele Kreise empfindlich getroffen hat. Auch im Uebrigen war der Verlauf des Londoner Marktes unter dem Einfluss der Ereignisse in New-York grösstenteils ungünstig und wiederholt stellten sich ziemlich ernsthafte Schwierigkeiten ein. Die Hausseengagements, die unter solchen schlechten Bedingungen abgewickelt werden mussten, waren jedoch zu einem grossen Teil für ausländische Rechnung und das starke Steigen in den Geldkursen in England stand dann auch mehr mit ausländischen, als inländischen Kreditbedürfnissen im Zusammenhang. Besonders für Amerika wurde in den letzten Monaten ein ansehnlicher Betrag Gold der Bank entzogen, wodurch man sich, wie im vorigen Spätjahr, genötigt gesehen hat, bei der Banque de France um Hilfe anzuklopfen, um ein ferneres Steigen des Bankdiskontos, der im November auf 7 pCt. erhöht werden musste, zu vermeiden.

Auf politischem Gebiet ist für England im abgelaufenen Jahr eine Besserung seiner Beziehungen zu Russland zu nennen; hinsichtlich einer dem Czarenreich zu leistenden finanziellen Hilfe wird dies in Zukunft vermutlich nicht ohne Einfluss sein.

Frankreich.

Viel weniger als Deutschland und England hat Frankreich von der jetzt beendeten Blüteperiode profitiert. Dies ist der Hauptsache nach wohl der grossen Vorliebe französischer Kapitalisten für Staatsfonds, wodurch für Handel und Industrie weniger flüssige Mittel zur Verfügung stehen, zuzuschreiben. Für Anlagewerte, besonders für die Fonds des Czarenreichs, an welchen Frankreich mit solch' enormen Beträgen beteiligt ist, war die Stimmung in der ersten Hälfte des Jahres ungünstig. Später, als in dieser Hinsicht eine merkbare Besserung eintrat, machte sich in Frankreich der Einfluss der scharfen finanziellen Krisis in Italien und Egypten, sowie der Unruhen in den Weinbaudistrikten geltend. Zufriedenstellend war der Lauf der Geschäfte an der Börse denn auch in Paris nicht, wenn man hier auch im Allgemeinen, wegen der beschränkten Engagements in amerikanischen Werten, nicht solche Verluste, wie anderswo, erlitten

hat. Indirekt empfand man den Druck der Ereignisse, die sich in andern Ländern abspielten, hauptsächlich durch das teurer Werden des Geldmarktes.

Nichtsdestoweniger blieb der französische Geldmarkt, auch durch die zeitige Erhöhung des Dikonto's der französischen Bank auf 3½ und später auf 4 pCt, bei weitem der kräftigste in Europa und war er im Spätjahr wieder im Stande, anderen Zentren auf kräftige Weise zu helfen. Als Illustration dieser Kraft, über welche man in Paris verfügt, mag dienen, dass der Goldvorrat der Banque de France am 26. December Frs. 2.690,000,000.— betrug, d. h. reichlich anderthalb mal so viel, als der, über welchen die Bank of England und die deutsche Reichsbank zu verfügen hatten.

Auf den Kurs der französischen Rente haben die Versuche der radikalen Regierung, um eine Einkommensteuer einzuführen, ungünstig gewirkt. Auch die fortdauernden Zurücknahmen aus den Sparkassen, die der Hauptsache nach dem hartnäckigen Feldzug zuzuschreiben sind, welcher von der Geistlichkeit wegen des Gesetzes über die Scheidung von Kirche und Staat gegen die Regierung geführt wird, haben dabei ihren Einfluss geltend gemacht. In der letzten Zeit sind diese Rückforderungen aber viel weniger umfangreich geworden.

Auf agrarischem und ökonomischem Gebiet blieb der Zustand in Frankreich günstig. Die Getreideernte war reichlich, der Ertrag von Hafer wird vom Ackerbauministerium auf 110,700,000.— Hectoliter geschätzt, was um weniges geringer ist, als die Rekordproduktion in 1905. Auch die Weinernte ist quantitativ sehr befriedigend ausgefallen, dagegen ist aber der Preis stark gesunken, was in der Mitte des Jahrs die Ursache der oben genannten Unruhen im Süden gewesen ist.

Russland.

Ein in verschiedenen Beziehungen schwieriges Jahr war 1907 auch für das Czarenreich. In politischer Hinsicht versuchte die Regierung mehr und mehr zu der früheren absoluten Regierungsform zurückzukehren, von welcher man unter dem Einfluss revolutionärer Bewegungen in den letzten

Jahren einigermassen abgewichen war. Als auch die zweite Duma keine folgsame Mehrheit aufwies, wurde sie Mitte Juni aufgelöst und es wurde ein neues, noch reaktionäreres Wahlgesetz eingeführt, durch welches die Regierung endlich die Oberhand zu bekommen hoffte. In der Tat scheint die neue Volksvertretung, welche im vorigen Monat zusammengekommen ist, in ihrer Zusammensetzung viel konservativer zu sein, wiewohl auch sie nach dem Sinn der Regierung doch noch nicht reaktionär genug ist.

Die Furcht vor neuen Unruhen nach der Auflösung der Duma hat temporär einen scharfen Rückgang im Kurs der russischen Staatsfonds verursacht, wovon sie sich allmählig erholt haben, nachdem die Ruhe bewahrt blieb. In den letzten Monaten war die Haltung für russische Obligationen, im Gegensatz zu der für andere Anlagewerte, sehr günstig. Nicht allein konnte der frühere Verlust wieder vollständig zurückgewonnen werden, sondern die Notierungen liefen selbst, im Gegensatz zu den von beinahe allen anderen festen zinstragenden Fonds, zu einem höheren Niveau, als beim Anfang des Jahrs.

Folgende Tabelle zeigt dies deutlich:

	3 Jan.	Höchster und niedr. Kurs in 1907.	27 Dec.
4 pCt. Rusl. Cons 1889	74¾	68 — 78	77
4 pCt. idem Inland....	72	68 — 74	73¼
5 pCt. id. Schatzscheine	92¼	90 — 95	94
5 pCt. id. Anleihe 1906	83¾	77¾— 86⅜	85¼

Es scheint, dass die Vorbereitungen für eine neue Anleihe, wofür man den Markt günstig zu stimmen wünscht, dieser Hebung des Kurses nicht fremd waren. Denn Russland ist ja im abgelaufenen Jahr sowohl wegen des unsichern inneren politischen Zustandes, wie wegen der Spannung auf dem Geldmarkt nicht im Stande gewesen, eine neue Anleihe im Auslande abzuschliessen.

Man hat sich desshalb mit der Ausgabe von 70 Millionen Rubel im Inland und einer temporären Vermehrung des Notenumlaufs der Reichsbank beholfen. Das neue, der dritten Duma vorgelegte Budget weist ein Defizit von etwa

200,000,000.— Rubel auf, welches, wo möglich, durch Emission einer auswärtigen Anleihe gedeckt werden soll. In den letzten Tagen des Jahrs waren denn auch, trotz der früheren Dementierung, wieder Gerüchte im Umlauf, nach welchen Unterhandlungen über eine neue ausländische Anleihe von etwa 600 Millionen Francs geführt werden. Mit diesem Betrag würde allein das gegenwärtige Defizit gedeckt werden, würden aber noch keine Mittel geschafft werden, um die im Jahr 1909 verfallenden 5 pCt. 800 Millionen Francs Schatzscheine einzulösen.

Der innere Zustand des Landes hat sich im letzten Jahr nicht viel verbessert. Die Ernte wird etwas höher geschätzt, als für 1906, aber sie bleibt noch etwa 10 pCt. unter dem Durchschnitt der vorhergehenden 5 Jahre, so dass das agrarische Problem fast noch ebenso dringend bleibt, wie vorher.

Ausser dem bereits besprochenen Vertrag mit England hat Russland im abgelaufenen Jahr auch eine neue Uebereinkunft mit Japan zu schliessen gewusst. Das Czarenreich hat desshalb mehr in politischer Hinsicht, als auf finanziellem und wirtschaftlichem Gebiet ein befriedigendes Jahr hinter sich.

Oesterreich-Ungarn.

Wenden wir unsere Blicke wieder vom Zwei- nach dem Dreibund, dann sehen wir, dass von Deutschlands beiden Bundesgenossen Oesterreich-Ungarn es in ökonomischer Hinsicht nicht besonders günstig gemacht hat. Besonders in Ungarn liess der Zustand in Folge der grossen Geldspannung zu wünschen übrig. Auch ist die Ernte erheblich geringer ausgefallen, als im vorigen Jahr, besonders was das Hauptprodukt, Weizen, betrifft; davon bekam man 3584 Millionen K.G. gegen 5650 K.G. in 1906. In politischer Hinsicht hat sich der Zustand in der dualistischen Monarchie verbessert. Nachdem eine konstitutionelle Regierung in den beiden Reichshälften lange Zeit unmöglich gewesen war, ist jetzt im österreichischen Reichstag nach Abänderung des Wahlgesetzes ein normalerer Zustand eingetreten. Kurz vor Ende dieses Jahrs ist von den Kammern in Wien und Budapest

der „Ausgleich" angenommen worden, wodurch die Beziehungen zwischen den beiden Reichshälften für die nächste Zukunft geregelt werden. Die Gefahr, dass die Monarchie nach dem Tod des alten Kaisers auseinanderfallen würde, scheint dadurch beschworen zu sein. Die Staatseinnahmen haben sich wiederum günstig entwickelt. Das Budget für 1908 schliesst, trotz der grösseren Bedürfnisse verschiedener Art, wieder mit einem kleinen Ueberschuss.

Italien.

Für das dritte Mitglied des Dreibundes, Italien, war das abgelaufene Jahr in finanzieller Hinsicht nicht sehr glücklich. Bereits im Frühjahr war die Stimmung der Fondsbörsen, besonders in Mailand, höchst ungünstig und bald nahm der Rückgang panikartige Verhältnisse an. Diese Krisis hat die italienischen Börsen beinahe während des ganzen übrigen Jahres heimgesucht und sie gestaltete sich um so ernsthafter, als eine Anzahl industrieller Gesellschaften sich gezwungen sah, ihren Betrieb einzustellen. Trotz ausserordentlicher Mittel, wie des temporären Verbots von Blancoverkäufen, gelang es geraume Zeit nicht, über den Zustand Herr zu werden. Erst in den letzten Wochen des Jahrs war einige Besserung zu bemerken. Um Misbräuche bei der Gründung neuer Gesellschaften zu verhüten, wovon die jüngste Krisis eine Anzahl Beispiele ans Licht gebracht hatte, wurde von der Regierung ein neues Börsengesetz vorgelegt, nach welchem es u. a. verboten sein soll, an der Börse Aktien von Gesellschaften einzuführen, die noch keine drei Jahre bestanden oder welche während der letzten drei Jahre keine gehörigen Bilanzen veröffentlicht haben.

Die Börsenkrisis hat auf die Entwickelung der Staatsfinanzen in Italien bis jetzt keinen schädlichen Einfluss gehabt. Für 1907—1908 und 1908—1909 wird wieder ein Ueberschuss von resp. Lire 51,000,000.— und Lire 42,000,000.— in Aussicht gestellt. Trotzdem konnte aber bis jetzt noch nicht zur Erniedrigung der drückenden Steuern geschritten werden, da für Verbesserungen im Dienst der von Privatgesellschaften übernommenen Eisenbahnen noch grosse Beträge nötig sind.

	3 Jan.	Niedr. und höchster Kurs in 1907.	27 Dec.	Höher.	Niedr.
4½ pCt. Port. Tab. Lg.	97¼	97 — 99	94½	—.—	2¾
3 pCt. Port. 1ste serie.	70 3/16	58⅝ — 70	63⅞	—.—	6 5/16
4 pCt. Serbien........	79¼	73½ — 80¾	75	—.—	4¼
Turkei Geunific	88⅛	86 — 92	87	—.—	1⅛
Türkische Losse.......	35⅛	34 — 40¼	39¼	4⅛	—.—
7 pCt. China.........	105	95 —106¼	95	—.—	10
4½ pCt. idem.........	97¾	93 — 97¾	95	—.—	2¾
4 pCt. Japan 1ste serie	94 15/16	87¼ — 96⅝	89⅝	—.—	5 5/16
5 pCt. Mex. Inland.. .	48 13/16	46 — 49¾	47⅝	—.—	1 3/16
5 pCt. id. Ausland.....	102	100 —104	100½	—.—	1½
5 pCt. Bras. Fund. Loan.	103½	100 9/16—105½	102	—.—	1½
4 pCt. id. 1889......	83¼	76¾ — 86¾	80¼	—.—	3
3 pCt. Columbia......	42⅞	37¼ — 46⅞	41⅛	—.—	1¾
4 pCt. Dominicanen...	48	44½ — 55⅜	50¼	2¼	—.—
3½ pCt. Uruguay......	69¾	65 — 72	68	—.—	1¾
3 pCt. Venez. Dipl. Sch .	46 5/16	41⅛ — 47⅜	44⅛	—.—	2 3/16
Peru Präf. Aktien.....	47 13/16	31 — 49	31⅝	—.—	16 3/16
Peru Gew. id.........	15⅛	6⅞ — 15 11/16	7¾	—.—	7⅜

Spanien.

Noch schlechter als auf der appeninischen, war der Zustand auf der pyrenäischen Halbinsel. In Spanien ist das Goldagio, welches im vorigen Jahr von 27 auf 8¾ pCt. gesunken war und welches im Anfang von 1907 noch weiter zurückging, nämlich bis auf 5 pCt., in den letzten Monaten wieder auf 14 à 15 pCt. gestiegen. Für den Handel sind diese starken Schwankungen des Agio's um so schädlicher, als die Einfuhrzölle seit dem vorigen Jahre durchaus in Gold bezahlt werden müssen. Auch der Zustand der Staatskasse war kein besonders günstiger. Statt auf hochnötige finanzielle Sparsamkeit oder soziale Reformen richtet man gegenwärtig in Regierungskreisen hauptsächlich seine Aufmerksamkeit auf die Vergrösserung der Flotte; zur Ausführung der betreffenden Pläne ist eine inländische Anleihe von 175 Millionen Pesetas 3½ pCt. Schatzscheine in Aussicht genommen.

Portugal.

Auch in Portugal ist die Erniedrigung des Goldagios, welche im vorigen Jahre ansehnliche Fortschritte gemacht hatte, keine bleibende gewesen. Nachdem es 1904 noch 24 pCt. betragen hatte, war es allmählig gesunken, gegen Ende 1906 betrug es 2½ pCt., in den ersten Monaten von 1907 kaum 1 pCt.; seitdem ging es wieder stark in die Höhe, hauptsächlich im Zusammenhang mit der durch den politischen Zustand geschaffenen unsicheren Lage. Im November, als der Widerstand gegen die Dictatur des Ministers

Franco zu einem Zusammenschluss der Oppositionsparteien geführt hatte und man den Ausbruch einer Revolution befürchtete, stieg das Goldagio auf 20 pCt., später ist es wieder auf etwa 10 pCt. zurückgegangen.

Die schwebende Schuld der Regierung nimmt noch stets zu und beträgt jetzt ungefähr £ 17,000,000.— bei einem ausstehenden Betrag der fundierten Anleihen von £ 131,000,000.—.

Türkei.

Indem wir von der pyrenäischen nach der Balkanhalbinsel übergehen, finden wir in der Türkei noch stets einen verwirrten finanziellen Zustand, trotz der regelmässigen Zunahme der von der Dette Publique verwalteten Einnahmen. Die früher entworfene Erhöhung der Einfuhrzölle um 3 pCt. ist nach langwierigen Unterhandlungen endlich eingeführt worden, aber der Ertrag wird hauptsächlich zur Beköstigung der in Macedonien einzuführenden Reformen dienen, so dass die Pforte ihn nicht als Unterpfand für neue Anleihen verwenden kann.

Was das Verhältnis zwischen den verschiedenen Teilen der Bevölkerung betrifft, so lässt dieses im ottomanischen Reiche immer noch zu wünschen übrig, besonders in Macedonien, wo Griechen, Bulgaren und Serbier sich noch immer um die Hegemonie streiten.

Bulgarien.

In Bulgarien blieb das Verhältnis zur Pforte wegen der macedonischen Frage ziemlich gespannt, aber diese Schwierigkeiten nahmen keine akute Form an. Die Einnahmen der bulgarischen Staatskasse waren ziemlich befriedigend. Im April gelang es, die 1906 abgeschlossene 4½ pCt. Conversionsanleihe von Lei 145,000,000.— auszugeben, worauf die Zeichnung auch hier bei den Herrn Hope & Co. und der Banque de Paris à 86 pCt. offenstand.

Serbien.

Auch die serbische Regierung wusste sich im Anfang des Jahrs durch Placierung einer Emission von Frcs. 95,000,000.— 4½ pCt. Obligationen in Paris wieder Geld zu verschaffen; diese Anleihe wurde stark überzeichnet. Die innere Ruhe ist in diesem Jahr in Serbien nicht gestört worden, wenn auch der politische Zustand sehr unsicher blieb.

Rumänien.

Weniger günstig als vergangenes Jahr war der Gang der

Geschäfte in Rumänien. Während 1906 eine ausgezeichnete Ernte gewesen war, ist das Gewächs dieses Mal zu einem grossen Teil misraten. Der Weizenertrag wird auf nur 16,000,000 H. L. veranschlagt, gegen 40,000,000 im vorigen Jahr. Zum starken Steigen der Getreidepreise auf dem Weltmarkt hat diese schlechte Ernte in den Donauländern nicht wenig beigetragen. Die schlechte Lage der Bauernbevölkerung veranlasste heftige Unruhen, die nur mit Mühe bezwungen werden konnten.

Die rumänische Staatskasse hat im abgelaufenen Jahr keinen Grund zum Klagen gehabt; die Staatseinnahmen betrugen in der eersten Hälfte des Budgetjahrs Lei 28,000,000.— mehr als der Voranschlag und übertrafen die Totalausgaben um Lei 50,000,000.—

Japan.

Wenden wir unsere Blicke ausserhalb Europa's, dann sehen wir, dass Japan sich im letzten Jahr in ökonomischer Hinsicht wiederum kräftig hat entwickelen können, dass aber auch hier die Ausdehnung im Geschäftsleben in einem zu raschen Tempo vor sich gegangen ist, wodurch ein temporärer scharfer Rückschlag eingetreten ist. Allein in den ersten 5 Monaten von 1907 wurden im Inselreich 1175 neue Gesellschaften mit einem Kapital von reichlich 225,000,000.— Yen gegründet und erhöhten ältere Unternehmungen ihr Kapital um 127 Millionen Yen. Im Mai und Juni trat darauf ein heftiger Rückschlag ein, wobei selbst eine Anzahl Bankinstitute ihre Zahlungen einstellen mussten. In der letzten Zeit hat sich der Zustand wieder einigermassen verbessert und konnten sowohl die Staatseinnahmen, wie die Einlagen in die Sparkassen ansehnlich zunehmen. Doch empfindet das Land, was seine Finanzen betrifft, noch den Druck der grossen Ausgaben, zu welchen man sich während des Krieges mit Rusland und nach demselben hatte entschliessen müssen. Die ordentlichen Ausgaben für das Heer, die 1905/06 nur 8½ Millionen Yen und 1906/07 50½ Millionen Yen betragen hatten, wurden für 1907/08 auf nicht weniger als 112 Millionen Yen veranschlagt; die für die Marine stiegen in derselben Zeit von

23 auf 82½ Millionen Yen. Die Staatsschuld, die schon in den letzten Jahren riesenhaft gewachsen war, stieg von 1872 an bis zu 2217 Millionen Yen, der Dienst der Schuld von 151 auf 166 Millionen Yen; in 1905/06 waren für Rentezahlung nur 49 Millionen Yen nötig gewesen. Per Kopf der Bevölkerung beträgt die Schuldenlast jetzt 45 Yen gegen 19½ Yen in 1905 und 11,2 in 1904.

Für die wirtschaftliche Entwickelung des Landes und der neuen Besitzungen in Korea ist immer noch viel Geld nötig. Die Versuche, dieses im Auslande zu erhalten, waren der Natur der Sache nach im abgelaufenen Jahre nicht leicht. Dennoch gelang es im März in London und Paris eine Anleihe von £ 11,500,000.— à 97½ pCt. zu bewerkstelligen, deren Ertrag zur Conversion der 6 pCt. Schatzscheine verwendet wurde. Die Stadt Yokohama wusste im Februar in London eine 5 pCt. Anleihe von £ 317,000,— à 99 pCt. zu placieren. Im Juli kam in London eine japanische Eisenbahnanleihe von 4 Millionen Pfund an den Markt, die jedoch infolge der damaligen Spannung nur teilweise im Wege öffentlicher Emission placiert werden konnte, sodass die Notierung rasch nicht unwesentlich unter den Emissionspreis sank.

Die Schwierigkeit, neues Geld im Ausland zu erhalten, wozu noch die Tatsache kam, dass die Steuern unmöglich noch weiter erhöht werden konnten, hat die Regierung in der letzten Zeit zu einiger Beschränkung der Ausgaben für Heer und Flotte gezwungen, wiewohl von militärischem Standpunkt aus angesichts des einigermassen gespannten Verhältnisses mit den Vereinigten Staaten eine Verstärkung der Seemacht zu wünschen ist.

Der auswärtige Handel Japans hat sich aufs Neue kräftig entwickelt. Im letzten Rechnungsjahr hat die Ausfuhr zum ersten Mal seit einigen Jahren die Einfuhr übertroffen; im vorigen Jahr betrug der Ueberschuss der Einfuhr nog 167 Millionen Yen.

Was die Reisernte, das hauptsächlichste Landbauprodukt, betrifft, so sind die Aussichten unsicher; Anfangs drohte eine Misernte, aber die späteren Berichte lauteten günstiger.

China. China hat sich in dem abgelaufenen Jahr ruhig weiter entwickeln können. Wichtige finanzielle Operationen wurden von der Regierung nicht abgeschlossen. Von den chinesischen Staatsfonds ist die 7 pCt. Silberanleihe ansehnlich gefallen, was mit dem starken Rückgang im Preise des Metalls zusammenhängt.

Dieses Sinken des Silberpreises ist zu einem Teil denselben Ursachen zuzuschrieben, welche auch auf die andern Metallmärkte eingewirkt haben. Zum grössten Teil liegt jedoch die Schuld an dem höchst ungünstigen ökonomischen Zustand in Britisch-Indien, welches, nach der Ausstossung durch Mexico, der bedeutendste Abnehmer dieses Metalls geworden ist. Der Silberpreis, der 1906 auf $33\frac{1}{8}$ d. gestiegen war, nachdem er 1905 $25\frac{7}{16}$ und 1903 $21\frac{11}{16}$ d. gestanden hatte, hat in den letzten Monaten von 1907 die ganze Avance der vorigen zwei Jahre wieder verloren. Im December fiel die Notierung auf $24\frac{1}{2}$ d. trotz der fortwährenden Ankäufe durch die Vereinigten Staaten für Münzzwecke.

Mexico. Für Mexico, den bedeutendsten Silberproduzenten, war das Sinken des Preises des weissen Metalls natürlich nicht vorteilhaft. Doch machte sich hier der Einfluss des Rückgangs viel weniger geltend, als früher der Fall gewesen sein würde, dank der im vorigen Jahr bewerkstelligten Münzreform, wodurch das Land tatsächlich zum goldenen Standard übergegangen ist und der Peso auf eine stabile Basis gebracht wurde. Das Uebel stark schwankender Wechselkurse ist dadurch beseitigt.

Das auswärtige Kapital hat sich auch in dem abgelaufenen Jahr an der weiteren Entwickelung Mexicos interessiert. Besonders der Pariser Markt legte für verschiedene mexicanische Fonds Interesse an den Tag. Der ungünstige Stand der europäischen Geldmärkte hatte denn auch zur Folge gehabt, dass die Regierung ihren hauptsächlichsten finanziellen Plan, nämlich die Algamation der Mexican Central Linien, bis auf Weiteres aufschieben musste. Man beabsichtigt, diese Operation wo möglich im Jahr 1908 durchzuführen.

Der einzige neue mexicanische Fonds, der hier im letzten

Jahre eingeführt wurde, war eine Anleihe von $ 689,000.— des Staates Sinaloa, auf welche die Zeichnung anfangs März bei den Herrn Alsberg Goldberg & Co. à 46¾ pCt. amsterdamsche Usance (Mexic. Dollar = fl. 2.50) stattfand.

Argentinien.

Auch Argentinien hat den Einfluss einer zu starken und raschen Ausdehnung der Geschäfte auf jedem Gebiet empfunden. Die Einfuhr, die 1905 205 und 1906 270 Millionen Pesos betragen hatte, nahm im ersten Halbjahr von 1907 aufs Neue mit etwa 20 pCt. zu. Auch die Ausfuhr nahm in dieser Periode wieder stark zu, nämlich von 165 auf 185 Millionen Pesos. Die grosse Wohlfahrt, welche durch die ausgezeichneten Ernten der letzten Jahre ins Leben gerufen wurde, hat jedoch eine starke Spekulation in Effekten und festen Gütern veranlasst, worauf im Lauf des Jahrs ein Rückschlag erfolgt ist. Der finanzielle Zustand wurde dadurch zeitweilig ziemlich stark gespannt. Indessen blieb die Prosperität des Landes der Hauptsache nach unerschüttert, dank besonders der Tatsache, dass die Ernte dieses Jahrs aufs Neue sehr befriedigend ausgefallen ist, so dass wieder eine ansehnliche Quantität Getreide für den Export verfügbar wurde. Bei den stark gestiegenen Preisen auf dem Weltmarkt verspricht dieser Umstand den Saldo der Handelsbilanz wieder zu Gunsten Argentiniens zu gestalten.

Die Quantität Gold in der Konversionskasse in Buenos-Ayres hat sich auch in dem abgelaufenen Jahre aufs Neue vermehrt. Ende 1903 betrug dieser Goldvorrat 38, Ende 1906 103 und im Juli 1907 bereits 120 Millionen Pesos. In den letzten Wochen des Jahrs ist selbst der merkwürdige Fall eingetreten, dass Argentinien, welches bis jetzt während der Erntebewegung stets ansehnliche Beträge Gold aus Europa bezogen hat, während der Spannung in England und Deutschland einige Millionen Pesos Gold dahin hat schicken können.

Anfangs Mai gelang es der argentinischen Regierung, in London, Paris und Berlin eine neue 5 pCt. Anleihe im Totalbetrag von £ 5,000,000.— zu placieren, deren Ertrag zur Ablösung der früher behufs der vorher durchgeführten

Konversionstransaktion aufgenommen Vorschüsse dienen sollte. Hier wurden im abgelaufenen Jahr keine neuen argentinischen Fonds eingeführt. Allein gab die Holland La Plata Hypothekbank für über fl. 1,000,000.— 5 pCt. neue Pfandbriefe aus, worauf die Zeichnung Ende Februar bei Labouchère Oyens und Co's Bank à 99¼ pCt. offen stand.

Brasilien.

Einen starken Kontrast zu der der Hauptsache nach gesunden wirtschaftlichen Entwickelung in Argentinien bildeten die gefährlichen Experimente, zu welchen man sich im abgelaufenen Jahre in Brasilien hinsichtlich der sogenannten Kaffeevalorisation entschlossen hat. Wie man weiss, hatte das Jahr 1906 für dieses Gewächs, welches ungefähr die Hälfte zu der Gesamtausfuhr von Brasilien beiträgt, einen Rekordertrag geliefert, infolge dessen der Preis ansehnlich sank. Die Regierungen der hauptsächlichsten Kaffee produzierenden Staaten, San Paulo, Minas Geraes und Rio de Janeiro, beschlossen desshalb, den Ueberschuss über das geschätzte Bedürfnis des Weltmarkts aufzukaufen. Man ging dabei von der Erwägung aus, dass gewöhnlich auf eine ausserordentlich gute Kaffeernte ein oder zwei Jahre Miswachs folgen, während welcher Zeit man die aufgekäuften Vorräte abzusetzen hoffte. Die Ernte von 1906 war auf 15 Millionen Ballen taxiert worden, man glaubte, dass es genügend sein würde, davon 3 Millionen Ballen zu kaufen. Die Kosten der Transaktion, die man auf £ 15.000,000.— schätzte, wollte man sich durch eine Regierungsanleihe verschaffen, deren Rente durch einen einzuführenden Ausfuhrzoll von Frcs. 3 per Sack gedeckt werden sollte. War dieses Projekt an sich selbst schon bedenklich genug, so kam dazu noch, dass man damit eine Fixierung des Wechselkurses zu verbinden suchte. Auf der einen Seite zeigte sich bald, dass nicht die geringste Aussicht auf das Zustandekommen einer Anleihe zu dem obengenannten Betrag bestand. Auf der anderen Seite fiel die Kaffeernte aber noch viel grösser aus, als man veranschlagt hatte, nämlich etwa 20 Millionen Ballen.

Das Steigen der Kaffeepreise, welches aufänglich die Folge

der Ankäufe durch die valorisierenden Staaten war, konnte denn auch nicht Stand halten. Santos Kaffee, der Ende Januar auf 19½ cts. stand, war Ende April auf 15¾ cts. gefallen, d. h. so ziemlich auf das niedrigste Niveau seit einer Reihe von Jahren. Trotz der Schwierigkeiten, auch hinsichtlich des Ausfuhrzolls, der auf verschiedene Kaffeesorten ungleich drückt, wusste man nichts destoweniger den Plan durchzuführen, indem man keine Vorräte mehr ankaufte, sondern sie in Europa und Amerika gegen eine ansehnliche Vergütung belehnte. Die einzelnen Kaffeestaaten hatten dafür allmählig £ 4,000,000.— aufgewendet, aber da selbst dieser Betrag nicht genügte, als die Ankäufe, um den Markt zu stützen, auf 8,000,000 Ballen aufgeführt werden mussten, wurde aufs Neue die Hilfe der Regierung beansprucht. In der Tat gelang es der Zentralregierung, im Spätjahr eine Anleihe von £ 3,000,000.— zu diesem Zweck zu Stande zu bringen, die von keinem geringeren, als von dem Londoner Haus Rothschild übernommen und à 95 pCt. an den Markt gebracht wurde. Man hat sich allgemein gewundert, dass dieses Haus eine derartige riskante Operation unterstützt hat. Die Erklärung wird wohl darin zu finden sein, dass die Aussichten für die neue Kaffeernte in der Tat sich als ungünstig herausstellten (nach Schätzung wird sie 8 à 10 Millionen Ballen betragen), so dass es nicht unmöglich scheint, dass die prolongierten Vorräte ohne allzu grossen Verlust im Lauf einiger Jahre veräussert werden können. Im Prinzip bleibt die ganze Sache nichtsdestoweniger äusserst bedenklich und die brasilianischen Fonds haben denn auch den schlechten Einfluss davon empfinden müssen. Die Kurse sind im Lauf des Jahrs sehr empfindlich gefallen und konnten sich erst nach Uebernahme der obengenannten Anleihe zu einem guten Teil erholen.

Der brasilianische Wechselkurs ist im abgelaufenen Jahr keinen grossen Schwankungen unterworfen gewesen. Meistens notierte er etwas über den fixierten Preis von 15 d. gegenüber einem Pariwert von 27 d.

Ausser der obengenannten Regierungsanleihe sind in

Laufe des Jahrs noch einige Anleihen der einzelnen Staaten aufgelegt worden.

Die Herrn ALSBERG GOLDBERG & Co. boten Ende Mai die Gelegenheit zur Zeichnung auf die Emission von £ 650,000.— der Stadt Para, deren Ertrag zu Eisenbahnbauten bestimmt war, à 87½ pCt. an. Der Staat San Paulo placierte in Paris im November Frcs. 50,000,000.— 5 pCt. Obligationen, die à 93 pCt. ausgegeben und ansehnlich überzeichnet wurden.

Chili.

Auch andere südamerikanische Staaten sind im abgelaufenen Jahr nicht von den Schwierigkeiten auf dem Geldmarkt verschont geblieben. Besonders war dies bei Chili der Fall, wo der finanzielle Zustand in den letzten Wochen sehr ungünstig war, im Zusammenhang mit dem scharfen Rückgang des Wechselkurses auf London.

Dominicanische Republiek

Die dominicanische Republik fühlte in soferne den Einfluss des ungünstigen Zustandes des Geldmarktes, als ihre projektierte Schuldregelung bis jetzt nicht durchgeführt werden konnte. Man hatte beabsichtigt, die alten hier notierten Obligationen mit dem Ertrag einer neuen Emission von $ 20,000,000.— einzulösen. Unlängst wurde dieser Plan in dem Sinne abgeändert, dass die Gläubiger 11 pCt. in Contanten und den Rest in Obligationen der neuen Anleihe erhalten sollten, wodurch eine offizielle Emission unnötig werden wird.

Am hiesigen Platze ist der früher so lebhafte Handel in Dominicanen und den übrigen leichten südamerikanischen Fonds ansehnlich beschränkt worden, da allmählig der grösste Teil des früher in niederländischen Händen gewesenen Besitzes nach dem Auslande abgestossen wurde. Dies gilt auch, wiewohl in geringerem Grade von den Aktien der Peruvian Corporation. Nach langen Unterhandlungen sind die Differenzen, welche seit Jahren zwischen dieser Gesellschaft und der peruanischen Regierung bestanden haben, endlich friedlich beigelegt worden. Die Gesellschaft wird nach der getroffenen Uebereinkunft 30 Jahre lang wieder eine Subsidie von £ 80,000.— per Jahr erhalten und verpflichtet sich dagegen zur Bezahlung einer Steuer, anfänglich £ 48,000.—

Peru.

per Jahr. Auch nahm sie die Anlage einiger neuer Linien auf sich. Diese Uebereinkunft hat sich bis jetzt nicht in dem Kurs der Werte abgespiegelt. Im Gegenteil sind diese stark gesunken, teils durch Aufräumung spekulativer Positionen, teils durch den enttäuschenden Eindruck, den der kürzlich veröffentlichte Jahresbericht gemacht hat.

Venezuela.

Venezuela hat sich im abgelaufenen Jahr seinen Verpflichtungen gegen seine auswärtigen Gläubiger nicht entzogen, was einer besonderen Erwähnung wert ist. Die Schuld an die Mächte, welche seiner Zeit die venezolanischen Häfen blokiert haben, nämlich Deutschland, England und Italien im Betrage von 17,279,000.— Bolivars, ist jetzt vollständig getilgt und in der zweiten Hälfte des Jahrs wurde mit den Remisen auf Rechnung der Forderungen der andern Mächte, die zusammen 21,000,000. — Bolivars betragen, begonnen. Auch die Amortisation der 3 pCt. Diplomatischen Schuld fand bis jetzt ohne Störung statt.

In politischer Hinsicht ist es in Mittel- und Südamerika verhältnismässig ruhig geblieben. Zwar drohten einige Male ernsthafte Differenzen zwischen einzelnen der mittelamerikanischen kleinen Republiken, aber durch Dazwischenkunft von Mexico und der Vereinigten Staaten wurden diese gütlich beigelegt. Selbst ist jetzt ein Arbitragevertrag zwischen diesen kleinen Staaten zu Stande gekommen, wodurch ein dauernder Friede verbürgt zu werden scheint. Durch das zunehmende Interesse amerikanischen und europäischen Kapitals an diesen Landstrichen und das Einströmen von Auswanderern werden stets geregeltere Zustände herbeigeführt, wodurch diese Gebiete allmählig ihr Renommé als revolutionäre Heerde verlieren.

Tabak.

Kursbewegung von Tabaksaktien.

	3 Jan.	Niedrigster und höchster Kurs 1907.	28 Dec.	Niedriger
Amst. Deli	830	589 —915	622	208
„ Langkat preferent ..	239	190 —320	207½	31
Asahan Plantage	93	31 —103	52	41

Kursbewegung von Tabaksaktien.

	3 Jan.	Niedrigster und höchster Kurs 1907.	28 Dec.	Niedriger
Deli Batavia	917	575 —970	702	215
„ Cultuur	147⅜	100¼ –171¼	114	33
„ Maatschappij	580	425 – 650	458	122
„ Padang	119¾	94 – 128	101	18⅜
Holland Sumatra	78	35 — 84	41	37
Langkat Tabak A	108½	51 —122	99	19
Medan Tabak	373½	212 —405	243½	130
Nieuwe Asahan	196	135 —219	171	25
Rotterdam Deli	529	370 —575	384½	144
Senembah	569	412 —593	425	144
Sumatra Cultuur	425	264 —465	270	155
United Langkat	459½	330 —535	389	70

Für den lokalen Markt war das hinter uns liegende Jahr lange nicht so ausnahmslos günstig, als ohne die Einwirkung der Malaise auf die amerikanische Abteilung zweifellos der Fall gewesen wäre. Im Anfang, als unsere inländischen Fonds sich noch der Beeinflussung des Fallens der Yankeefonds entziehen konnten, herrschte eine ausgelassen willige Stimmung, besonders für Tabake, die von den glänzenden Aussichten der neuen Campagne in hohem Grade profitierten. In der Tat hat der Verlauf der Einschreibungen, besonders im Frühjahr, diese guten Erwartungen nicht getäuscht. Für die ganze Sumatraernte 1906, welche 248,441 Pakken lieferte, wurde eine Durchschnittsziffer von 159 Cents per halbes Kilo bedungen, gegen 155 Cents für eine Quantität von 225,369 Pakken ein Jahr vorher. Was diese Ziffern bedeuten, wird deutlich, wenn man weiss, dass der Ertrag der Ernte auf genannter Grundlage die enorme Summe von ƒ61,500,000.— erreicht hat gegen fl. 54,500,000.— für die Ernte 1905, die an sich selbst schon ein Rekordjahr gebildet hat. In keinem einzigen früheren Jahre seit dem Anfang der Kultur auf Sumatra wurde diese Ziffer übertroffen oder selbst nur annäherungsweise erreicht. Der höchste frühere Totalbetrag mit Ausnahme von 1906, betrug fl. 40,000,000.— in 1890. Auch was den Durchschnittsertrag per Pfund betrifft, hat das jetzt abgelaufene Jahr so ziemlich einen Rekord gezeigt,

wenn auch der Unterschied zwischen der schon hohen Ziffer von 1906, infolge etwas niedrigerer Preise bei den Spätjahreinschreibungen nicht so gross geworden ist, als anfänglich erwartet wurde. Nur zweimal wurden höhere Durchschnittsziffern erreicht, nämlich 1874 182 Cents und 1876 170 Cents. Die damals noch junge Sumatratabakskultur lieferte jedoch in diesen Jahren, im Vergleich mit heute, nur eine sehr unbedeutende Anzahl Pakken, nämlich 9238 und 15,355 im Wert von resp. fl. 2,500,000.— und fl. 3,900,000.—. Die folgenden Ziffern geben eine Uebersicht des Umfangs und Ertrags der Ernte in den letzten Jahren:

Verkauft in:					
1907	248,441	p. à	159 cts.	Ertrag	fl. 61,500,000.—
1906	225,369	„ „	155 „	„	„ 53,500,000.—
1905	233,957	„ „	99 „	„	„ 35,800,000.—
1904	254,599	„ „	92 „	„	„ 35,200,000.—
1903	243,132	„ „	85 „	„	„ 31,200,000.—
1902	227,512	„ „	94 „	„	„ 32,500,000.—
1901	223,731	„ „	111¼ „	„	„ 38,000,000.—
1900	164,100	„ „	82 „	„	„ 33,300,000.—
1899	235,653	„ „	92 „	„	„ 33,000,000.—
1898	201,736	„ „	122 „	„	„ 37,100,000.—
1897	191,185	„ „	111 „	„	„ 32,400,000.—
1896	204,789	„ „	90 „	„	„ 28,300,000.—
1895	193,334	„ „	119 „	„	„ 35,000,000.—
1894	169,526	„ „	144 „	„	„ 34,600,000.—

Was die verschiedenen auf Sumatra arbeitenden Gesellschaften betrifft, so ist das Endresultat natürlich ein sehr verschiedenes. Den höchsten Preis erzielte die Amsterdam—Deli, welche für ihre 12,244 Pakken 201 Cents per halb Kilo machte, d. h. 42 Cents per Pfuud über den bereits so hohen Durchschnitt. Die Arendsburg machte im Durchschnitt 193 Cents, die Amsterdam Langkat 190, die United Langkat 188 Cents per Pfund. Die Deli-Maatschappij, die 62,481 Pakken an den Markt brachte, d. h. ungefähr ein Viertel der ganzen Ernte, verkaufte ihr Produkt durchschnittlich für 160 Cents. Indessen waren die Preise, so befriedigend sie an sich selbst waren, für die meisten grossen Gesellschaften etwas niedriger, als im vorigen Jahr. So hatte Amsterdam—Deli damals durchschnittlich 16 Cents mehr, die Amsterdam—Langkat 4 Cents, United Langkat 19 Cents und die Deli-Maatschappij 6 Cents per Pfund mehr gemacht,

als dieses Mal. Bei manchen wog eine grössere Produktion gegen den niedrigeren Durchschnittspreis auf, bei einzelnen andern aber nicht. Dagegen machten die jüngeren Gesellschaften beinahe ohne Ausnahme viel höhere Durchschnittspreise, als in 1906, so dass sie ihre finanzielle Position noch mehr verstärken konnten.

Trotz der guten Preise bei den Einschreibungen begann sehr bald eine schwache Stimmung für Tabaksaktien die Oberhand zu bekommen. Später hat sich diese unter dem Einfluss der von der amerikanischen Abteilung ausgehenden Depression noch mehr accentuiert. Dazu kam noch, dass das neue Gewächs, welches im folgenden Jahr an den Markt kommt, Schaden gelitten hatte. Dieser Umstand in Verbindung mit der Ueberzeugung, dass eine Malaise in Handel und Verkehr auf die Preise bei den Tabakseinschreibungen vermutlich einen weniger günstigen Einfluss haben werde, hat später den Rückgang verschärft. Trotz der Tatsache, dass über 1907 wieder hohe Dividenden zu erwarten sind, notieren am Ende des Jahrs die meisten Tabaksaktien denn auch nicht nur sehr ansehnlich unter dem höchsten Niveau, das im vorigen Jahr erreicht wurde, sondern ist der Preis von manchen Hauptfonds jetzt selbst 100 a 200 pCt. unter demjenigen am Ende des vorigen Jahrs. Obenstehende Kursliste zeigt dies sehr deutlich.

Wie bei der anfangs willigen Marktstimmung zu erwarten war, hat im Laufe des vorigen Jahrs eine Anzahl neuer Tabaksfonds ihren Einzug auf den Markt gehalten. Der spätere Umschlag der Stimmung hat aber für die Zeichner auf diese Fonds durchaus keine vorteilhafte Anlage zum Resultat gehabt. An den Markt kamen in Anfang des Jahrs die Aktien der Bindjeh Tabak Maatschappij, die mit einem Aktienkapital von fl. 3,500,000.— gegründet worden war, zur Uebernahme der gleichnamigen, bis jetzt von Privaten betriebenen Tabaksunternehmung. Die Aktien, welche durch die Heeren Dunlop & van Essen und van Vloten und De Gyselaar à 125 pCt. emittiert wurden, fanden trotz der damaligen günstigen Lage des Markts bereits im Anfang keinen

warmen Empfang, da man die Kapitalisierung der Gesellschaft als viel zu hoch betrachtete, wenn man auch zugab, dass die Unternehmung während der langen Zeit ihres Bestehens ihre Lebensfähigkeit durchaus bewiesen hatte. Für ihre 3571 Pakken machte die Bindjey 160 Cents gegen 186 für 3067 Pakken in 1906.

Ferner kamen im Januar à 95 pCt. die Aktien der Amsterdam Senembah Co. an den Markt, in welche Gesellschaft alle Besitzungen der liquidierenden Serdang Plantage Maatschappij eingebracht wurden. Das erste Produkt der neuen Gesellschaft wurde zum Durchschnittspreis von 121 Cts. verkauft gegen 82 Cts. der vorigen Ernte. Beginn März kamen unter der Hand zum Parikurs die Aktien der Tabaksgesellschaft Sennah an den Markt, welche ebenfalls eine bis dahin durch Private betriebene Konzession übernahm. Für ihre Ernte 1907 machte die Sennah 131 Cts. gegen 123 im vorigen Jahr. In demselben Monat fand auch die Emission von fl 350,000.— Aktien der Paya Mabar Tabakgesellschaft à pari statt, welche Gesellschaft ein von der Holland Sumatra im vorigen Jahr verkauftes Terrain bebaut. Für die neue Ernte machte sie 174 Cents gegen 138 in 1906. Ferner wurden im Mai à 90 pCt. die Aktien der Hessa Tabakgesellschaft eingeführt, welche ebenfalls eine früher von Privaten betriebene Konzession übernahm und die in ihrem ersten Buchjahr einen Durchschnittspreis von 117 Cents gegen 108 Cents im vorigen gemacht hat.

Wie aus dieser Aufzählung hervorgeht, bedeutete die Gründung der neuen Gesellschaften keine Ausdehnung der Kultur auf Terrains, die früher nicht für den Anbau von Tabak in Betracht gekommen waren. Nichts desto weniger haben die Anpflanzungen auf Sumatra eine ziemlich grosse Ausdehnung aufzuweisen, da verschiedene Gesellschaften eine grössere Zahl Felder in Betrieb genommen haben. Einzelne haben im Zusammenhang damit ihr Kapital etwas vergrössert. So emittierte die Asahan Tabak Maatschappij im Januar fl 150,000.— neue Aktien, welche unter der Hand placiert wurden; ferner suchte die Amsterdam-Deli

im Februar um die Ermächtigung nach, ihr Kapital von 1 auf 2 Millionen Gulden zu erhöhen und vergrösserte die Deli Maatschappij im April ihr Aktienkapital von fl 8,000,000.— auf fl 10,000,000.—, wobei jedoch mitgeteilt wurde, dass von den neuen Aktien nur ein beschränkter Betrag an den Markt gebracht werden sollte.

In Folge der Ausdehnung des Anbaus durch verschiedene Gesellschaften wird die neue Ernte wieder auf ein grösseres Quantum geschätzt, nämlich auf 258,740 Pakken gegen 240,441 für die Ernte 1906 und 225,869 Pakken für die Ernte 1905.

Petroleum.

Kursbewegung von Petroleumaktien.

	3 Jan.	Höchster und niedr. Kurs in 1907.	31 Dec.
Kon. Petroleum	754	700—798	—
Mocara-Enim	136⅛	111—150	132
Perlak	154⅞	105—135¼	121½
Zuid-Perlak	129⅜	65—131⅛	85¾
Sum. Palembang	76	67—100¾	90
Int. Rumänische	100⅜	78—108	78
Hann. Oelquellen	146¼	39—147⅛	42
Bibi-Eybat Petr.	47¾	29—49½	37½
Russian Petr. & Liq. Fuel.	55⅛	14—55½	17½
Schiebaieff Common	39⅜	11—39⅜	18

Weniger unbefriedigend als für Tabakswerte war die Kursbewegung für Petroleumaktien, wenigstens für die indischen Sorten. Besonders für die Aktien der Königlichen Petroleum Gesellschaft hat man sich stark interessiert, was hauptsächlich in den anfangs des Jahrs anhängig gemachten und im Juni durchgeführten Plänen zur Erlangung der Kontrolle über die Sumatra Palembang und der Herbeiführung einer Amalgamation mit der Shell Transport & Trading Co. seinen Grund hatte. Diese letztere Gesellschaft verfügte auf Borneo über reiche Oelterrains. Die Königliche hatte bereits früher eine Uebereinkunft mit ihr über die Regelung des Absatses im fernen Osten getroffen. Die Uebernahme der Sumatra Palembang wurde im Februar zur Tatsache. Die Besitzungen der „Sumpal" kamen an die Königliche, die dagegen fl 750,000.— ihrer eigenen Aktien einschliesslich Dividende über 1907 abtrat. Die Uebereinkunft

kunft mit der Shell wurde einige Zeit später genehmigt, aber als bereits am 1. Januar zu Stande gekommen betrachtet.

Nach den getroffenen Bestimmungen übernahm die Königliche £ 500,000.— nominal Aktien der Shell, d. h. ein Viertel des Kapitals dieser Gesellschaft, à 150 pCt. und wurden zwei neue Gesellschaften errichtet, eine Niederländische, — die Bataafsche Petroleum Maatschappij mit einem Kapital von 80 Millionen Gulden, — und eine Englische, — die Anglo Saxon Petroleum Company, mit einem Kapital von £ 4,000,000.—.

Der Hauptsache nach befasst sich jetzt die Bataafsche Petr. Mij. mit Allem, was zur Produktion gehört, während die Tankinstallationen, Schiffe und was weiter zum Transport und zur Distribution dient, der Anglo Saxon Petr. Co. überlassen wurden. Die Königliche und die Shell hörten also selbst auf zu exploitieren, da aber die Königliche 60 pCt. des Aktienkapitals der beiden neuen Unternehmungen bekam und die Leitung dieser Gesellschaften durchaus in den Händen der Direktion der Königlichen liegt, ist letztere durch diese neue Uebereinkunft tatsächlich die Gebieterin der ganzen Kombination geworden. Von dem gesamten Betriebsgewinn erhält sie 60, die Shell 40 pCt. Auch mit der Standard Oil Company ist die Königliche hinsichtlich der Preise und des Absatzgebiets zum Einvernehmen gekommen.

Um den Aktionären einen nominalen Besitz zu verschaffen, der dem wirklich in die Gesellschaft einbezahlten Kapital ungefähr gleichkam und um zugleich die neuen Mittel zu erhalten, welche für die Uebernahme der Shell shares u. s. w. nötig waren, beschloss die Königliche im Juni, auf jede alte Aktie zwei neue Stücke vom demselben Nominalbetrag gratis zur Verfügung zu stellen und zugleich fl. 6,630,000.— neue Aktien zum Kurs von 150 pCt. auszugeben. Inhaber von 5 alten oder neuen Aktien hatten das Recht zur Zeichung auf eine neue Aktie. Das Aktienkapital der Gesellschaft wurde im Zusammenhang mit dieser Neuerung in der Organisation auf fl. 50,000,000.— erhöht, wovon jetzt etwa 40 Millionen Gulden im Umlauf sind.

Im Zusammenhang mit dem grossen Bonus, der den Aktionären durch diese Kapitalsänderung geboten wurde, fand eine erhebliche Kurssteigerung statt. In den „Claims" wurden grosse Transaktionen abgeschlossen, zu Preisen von fl. 100.— bis fl. 200.— Später ist der Kurs der neuen Aktien unter dem Einflus der allgemeinen Marktlage ziemlich bedeutend zurückgegangen, aber in den letzten Monaten konnte sich die Notierung zu einem guten Teil erholen. Die Aktien verliessen das Jahr zu einem Preis von 275 pCt., was etwa 900 pCt. für die alten Stücke entspricht.

Die Aktien der andern indischen Gesellschaften, besonders der Muara Enim und der Sumatra Palembang, welche durch ihren Besitz von Aktien der Königlichen an den Betriebsresultaten dieser letztern ein grosses Interesse haben und somit für die Kursschwankungen des Hauptfonds sehr empfindlich sind, haben im Laufe des Jahrs ebenfalls sehr stark im Kurs geschwankt. Der Handel in diesen Werten war ab und zu von grossem Umfang, ist aber später stark zurückgegangen.

Für die europäischen Petroleumgesellschaften, deren Aktien hier verhandelt wurden, war das abgelaufene Jahr nicht glücklich. Bei der Internationalen Rumänischen ging die Produktion etwas zurück, wiewohl sie sich in den letzten Monaten wieder einigermassen verbessert hat. Diese Gesellschaft erwägt jetzt Pläne zur Uebertragung ihrer Besitzungen an die Aurora, deren Aktien vollständig in ihrem Besitz sind, deren Betrieb sich aber viel kräftiger entwickelt hat, als der der Internationalen selbst. Der finanzielle Zustand beider Unternehmungen ist immer noch nicht besonders kräftig. Die russischen Gesellschaften haben sich von dem grossen Schaden, den sie in den beiden vorigen Jahren durch die Unruhen im Bakugebiet gelitten haben, noch immer nicht erholen können. Bei der Bibi-Eybat und der Schibaieff ist die Produktion etwas besser geworden, bei der Russian Petroleum & Liquid Fuel Co. lässt der Zustand noch stets viel zu wünschen übrig, wozu das Bestehen unvorteilhafter Verkaufskontrakte beiträgt. Die Versuche eines Komités aus unzufrie-

denen Aktionären, denen sich auch holländische Interessenten anschlossen, um eine Veränderung in der Leitung herbeizuführen, haben vorderhand nicht zum Ziel geführt. Sehr unbefriedigend hat ferner die Gesellschaft zur Ausbeute van Petroleumquellen in Hannover gearbeitet. Die Mehrheit der Aktien ist an die Deutsche Erdölindustrie Aktiengesellschaft übergegangen, welche mit der bekannten Internationalen Bohrgesellschaft enge liiert ist. Diese garantiert jetzt die Rente auf die Obligationen der niederländischen Gesellschaft, ist aber bis jetzt mit ihren eigenen Bohrungen nicht glüklich gewesen.

Indische Kulturwerte.

Kursbewegung von Kultur- und Kreditunternehmungen.

	3 Jan.	Niedr. und höchster Kurs in 1907.	31 Dec.
Cultuur Vorstenlanden gew.	98	90 —103 $\frac{1}{2}$	103
„ „ pref.	164	148 — 170	161 $\frac{1}{4}$
Koloniale Bank gew.	82 $\frac{3}{4}$	77 — 90	91 $\frac{3}{4}$
„ „ pref.	94	91 —100	100
Liq. Barge Moorman	86 $\frac{1}{4}$	86 $\frac{1}{8}$—100	95 $\frac{3}{4}$
Handelsvereeniging Amsterdam	166	134 —169	159
Nederl. Handel-Maatschappij (resc.)	184 $\frac{1}{16}$	149 $\frac{1}{2}$—186	161 $\frac{1}{2}$
Ned. Ind. Handelsbank	132	124 —137	128
Javasche Cultuur-Mij	90	99 —120	116 $\frac{1}{2}$
N. Afr. Handelsvenn.	250 $\frac{5}{8}$	233 —279 $\frac{1}{2}$	189

Für unsere indischen Kulturgesellschaften und Kreditinstitute war 1907 wieder ein glückliches Jahr. Dies gilt besonders von denjenigen Gesellschaften, deren Interessen sich der Hauptsache nach auf die Zuckerindustrie beschränken, wie die Vorstenlanden, die Barge Moorman, die Javasche Kultur-Maatschappij und zu einem grossen Teil auch die Koloniale Bank. Der kräftige finanzielle Zustand, in dem sich diese Gesellschaften, besonders die erstgenannte, nach den früheren grossen Abschreibungen befinden und die für ihre Produkte erzielten guten Preise haben eine Erhöhung der Zuwendungen an die Aktionäre ermöglicht. Da der Betrieb allmählig einen stabilen Charakter erhalten hat, hat die Spekulation sich von diesen Fonds abgewendet und sind letztere wieder mehr in festen Händen. Dies erklärt die Tatsache, dass die Kurse in 1907 im grossen Ganzen viel weniger geschwankt haben, als die so vieler anderer inländischer Fonds.

Die Aussichten für die Zukunft lassen sich für diese Unternehmungen aufs Neue sehr günstig ansehen. Die Zuckerernte auf Cuba und in verschiedenen europäischen Ländern ist kleiner ausgefallen, als anfänglich erwartet wurde, so dass die Produktion auf Java, welche auch dieses Jahr ausserordentlich günstig war, aufs Neue zu lohnenden Preisen wird abgesetzt werden können. Ueberdies ist die grosse Frage, welche den Zuckermarkt ungünstig hätte beeinflussen können, nämlich die Frage, of die Brüssel'sche Konvention verlängert werden sollé oder nicht, jetzt in der befriedigendsten Weise gelöst. Nicht nur ist die Uebereinkunft zwischen den früheren kontrahierenden Mächten auf 5 Jahre verlängert, sondern überdies ist jetzt auch Russland der Konvention beigetreten, nachdem für russischen Zucker beim Export nach England eine mässige Ausfuhrprämie zugestanden worden war, sofern diese Ausfuhr während der Dauer der Konvention keine höhere Totalziffer als 1,000,000 Tonnen erreicht.

Für die indischen Kreditinstitute, deren Resultat noch von andern Umständen, als der Produktion und den Preisen des Javazuckers abhängt, war der Gang der Geschäfte ein verschiedener. Die Handelsvereinigung „Amsterdam" und die niederländisch-indische Handelsbank haben wieder sehr befriedigend gearbeitet. Die Niederländische Handel-Maatschappij dagegen hat den ungünstigen Einfluss der kleineren Differenz zwischen den Geldpreisen hier und denjenigen im fernen Osten empfunden, während sie ferner auf ihren ansehnlichen Effektenbesitz wegen des eingetretenen allgemeinen Sinkens aufs Neue vermutlich viel abzuschreiben haben wird.

Nur eines der indischen Institute ist in dem abgelaufenen Jahr zu einer Kapitalvergrösserung geschritten, nämlich die niederländisch-indische Handelsbank, welche Ende November die Ausgabe von fl. 2,500,000.— neuer Aktien excl. Dividende 1907 ankündigte, worauf Aktionäre bis 28. December à 120 pCt. zeichnen konnten. Im Frühjahr hatte diese Gesellschaft die Gelegenheit

eröffnet durch Zusammenlegung der Aktien die alten Stücke von fl. 150.— in neue von fl. 1000.— einzuwechseln.

Auch die Koloniale Bank hat die Zusammenzetsung ihres Kapitals modifiziert. Im Februar wurde nämlich den Inhabern der präferenten Aktien die Gelegenheit geboten, ihre Stücke freiwillig in ordentliehe Aktien und Dividendenbeweise umzuwechseln, wodurch der incurante Besitz der präferenten Aktionäre durch besser verhandelbare Stücke ersetzt wurde.

Minenwerte.

Kursbewegung von Minenwerten.

	3 Jan.	Niedrigster und höchster Kurs in 1907.	31 Dec.
Redjang Lebong	1097	685—1100	893
Soemalata	$54\frac{1}{8}$	$\frac{1}{16}$— 56	$\frac{1}{8}$
Kwandang Soemalata	$89\frac{1}{2}$	74— 94	$\frac{3}{8}$
Singkep Tin	101	58— $104\frac{7}{8}$	63
Transvalia preferent	$94\frac{1}{2}$	29— 95	$36\frac{1}{2}$
Kimberley West	223	8— 229	$9\frac{3}{4}$

Die Minenwerte gingen in diesem Jahr weit auseinander. Einerseits ist die Minenindustrie in Ostindien für immer aus der Periode des Raubbaus und gewagten Experimentierens in die des wissenschaftlichen Betriebs übergegangen und sind daselbst eine Anzahl Minengesellschaften in das Stadium einer geregelten Produktion getreten; auf der andern Seite dagegen hat man hier wieder starke Enttäuschungen mit Unternehmungen erlebt, die im Anfang viel versprachen, unser Publikum aber auf schwere Verluste zu stehen gekommen sind.

Was erstgenannte Rubrik betrifft, so steht die Redjang Lebong obenan. Eine Ausdehnung der Anzahl Stampfer auf 60 Stück wurde eben vor Ende des Jahrs fertig. Die Aktien der Gesellschaft haben in Lauf des Jahrs bei häufig ausgedehntem Handel stark geschwankt, blieben aber am Schluss in fester Haltung. Ein entschiedener Fortschritt fand bei der Minenbaugesellschaft Paleleh, der Nachfolgerin der Niederländisch-indischen Minenbaugesellschaft statt, in deren Aktien der Handel jedoch nur von Zeit zu Zeit von mehr Bedeutung war. Geregelte Nachfrage entwickelte sich hier ferner für Aktien Totok, Ketahoen uud Simau, Gesellschaften,

deren Aussichten als befriedigend gelten können. Die Simau, gab im Juli fl. 750,000.— neue Aktien à 250 pCt. aus, mit Vorzugsrecht für die alten Aktionäre. Die shares sind seitdem über 300 pCt. gestiegen.

Dem ermutigenden Geschäftsgang bei genannten Gesellschaften gegenüber steht der traurige Zuzammenbruch der Soemalata und Kwandang Soemalata, welche voriges Jahr noch neues Geld aufgenommen hatten, nachdem ein in jeder Hinsicht befriedigender sachkundiger Rapport über den Wert der Konzessionen erstattet worden war. Wie sich zeigte, blieb aber die tatsächliche Goldgewinnung weit hinter den gehegten Erwartungen zurück und eine besondere Untersuchungskommission gaf ihr Urteil dahin ab, dass sich die Terrains nicht für einen lohnenden Betrieb eignen. Vor einigen Monaten wurde desshalb die Liquidation beschlossen und die Aktien sind seitdem auf den Nullpunkt gesunken.

Mehr Sensation, als dieser Kurssturz, der bei der skeptischen Auffassung verschiedener Kreise über die Zukunft der Soemalata's nicht ganz unerwartet kam, erregte das wilde Fallen der Aktien der Kimberley West Diamant Gesellschaft. Im Anfang des Jahrs notierten diese noch 225 pCt., aber bald begann ein hartnäckiges und ununterbrochenes Fallen, welches der allgemeinen Marktlage zugeschrieben wurde, welches aber nichtsdestoweniger beunruhigend zu wirken begann, besonders, da ungünstige Berichte im Umlauf waren. Lange Zeit wurden diese aber entschieden dementiert und auf dem zurückgehenden Niveau entwickelte sich desshalb grosse Kauflust. Wie ein Donnerschlag aus heiterem Himmel kam darauf halb September der Bericht, dass die Arbeiten eingestellt werden sollten, da der Ertrag der gewonnenen Diamanten ein viel zu geringer war. Ein allgemeines sauve qui peut brachte den Kurs, der vorher schon auf 80 pCt. gefallen war, auf 12 pCt. herab. Nach einer vorübergehenden Erholung folgte später noch eine weitere Reaktion. Wenn man auch am guten Treu und Glauben der Emittenten nicht zweifelte, so hat der traurige Ablauf dieser Sache Anlass

zu scharfer Kritik gegeben, da man der Meinung war, dass die Konzession früher von verschiedenen Sachverständigen sehr ungünstig beurteilt worden war, was zu mehr als gewöhnlicher Vorsicht bei der Finanzierung hätte mahnen müssen. Das Kimberly-débâcle hat denn auch zur Verschärfung der Krisis, welche ein paar Wochen später, im Anfang von Oktober, unsere Börse heimsuchte, nicht wenig beigetragen.

Glücklicher als die Kimberly war die Gesellschaft zur Unternehmung von Mijnbouwkundige Werken, deren Aktien im Februar à 125 pCt. ausgegeben wurden. Im August stand für die Aktionäre die Gelegenheit offen, à 112 pCt. auf Mk. 1,000,000.— Aktien einer Tochtergesellschaft, der Aktiengesellschaft für Bergbauliche Arbeiten, zu zeichnen. Beide Gesellschaften scheinen bis jetzt mit Erfolg zu arbeiten.

Transportwerte.

Kursbewegung von Transportwerten.

	3 Jan.	Niedrigster und höchster Kurs in 1907.	31 Dec.
Holl. IJzeren Spoor	$98\frac{1}{2}$	90 —101	94
Staatsspoor	$109\frac{3}{8}$	$100\frac{1}{4}$—110	103
Ned. Centr. Spoor	$33\frac{5}{16}$	$24\frac{3}{4}$— $33\frac{1}{4}$	27
Ned. Ind. Spoor	$205\frac{1}{2}$	185 —$207\frac{1}{2}$	$188\frac{1}{2}$
Deli Spoor	198	$98\frac{7}{8}$—$101\frac{1}{2}$	$185\frac{1}{4}$
Stoomvaart-Mij. Nederland	$156\frac{3}{4}$	130 —$156\frac{11}{16}$	$139\frac{7}{8}$
Koninklijke Paketvaart	$157\frac{1}{2}$	135 —160	146
„ West-Indische Mail	$104\frac{1}{2}$	98 —$110\frac{3}{4}$	108
„ Nederlandsche Stoomboot-Mpij.	$156\frac{3}{4}$	180 —$156\frac{11}{16}$	115
Ned. Amerikaansche Stoomvaart-Mpij.	$160\frac{1}{8}$	125 —163	138
Rotterdamsche Lloyd	$128\frac{1}{2}$	114 —130	120
Zuid-Amerika-Lijn	$55\frac{5}{16}$	50 — 69	52

Ein glückliches Jahr, was die Betriebsresultate betrifft, haben unsere Transportunternehmungen hinter sich. Unsere grossen Eisenbahngesellschaften sahen ihre Bruttoeinnahmen aufs Neue zunehmen, wenn von dieser Vermehrung sicher auch ein ansehnlicher Teil durch höhere Betriebskosten und Zinszahlungen verschlungen wird. Unsere grossen Dampfschiffahrtsgesellschaften haben ebenfalls gute Geschäfte gemacht, so dass wieder sehr befriedigende Dividenden erwartet werden dürfen. Nichtsdestoweniger sind die Notierungen der Aktien, wie aus obiger Liste hervorgeht, beinahe ohne Ausnahme ansehnlich zurückgegangen, was ausschliesslich

dem teuren Geldmarkt und der schlechten Stimmung der Börse zuzuschreiben ist. Nur bei der Königlich-niederl. Dampfschiffahrtsgesellschaft waren die Einnahmen die directe Ursache des Sinkens. Durch den Zusammenlauf ungünstiger Einflüsse sah die alte kräftige Gesellschaft sich genötigt, ihre Dividende erheblich herabzusetzen, aber die Direktion sprach ihre Ueberzeugung dahin aus, dass die Schwierigkeiten, die man durchgemacht, nur als vorübergehende zu betrachten seien. Wichtig war dieses Jahr für die Süd-Amerika Linie. Nach heftigem Widerstand wurde im November der Gesetzentwurf angenommen, durch welchen der ins Leben tretenden Unternehmung eine Subsidie bewilligt wurde, welche ihr die Konkurrenz mit den grossen ausländischen Gesellschaften erleichtern sollte. Die neue Unternehmung, die mit einem grösseren Kapital arbeiten wird, bekam den Namen „Holländische Lloyd".

Nur zwei unserer grossen Dampfergesellschaften haben im abgelaufenen Jahre an den Geldmarkt appelliert, nämlich der Rotterdamsche Lloyd, der im März ƒ 1,000,000.— neue Aktien à 113 pCt. ausgab und die Dampfschiffahrtsgesellschaft Nederland, welche beinahe gleichzeitig ƒ 1,000,000.— neue Aktien à 139 pCt. placierte. Beide Emissionen hatten grossen Erfolg. Die des Rotterdamschen Lloyd wurde 13 mal überzeichnet. Die Gesellschaft Nederland placierte im Juni noch ƒ 2,000,000.— 4 pCt. Obligationen à 98 pCt.; auf diese Emission wurden 43 pCt. zugewiesen.

Banken.

Kursbewegung von Bankaktien.

	3 Jan.	Niedrigster und höchster Kurs in 1907.	31 Dec.
Amsterdamsche Bank	194¾	213¼—182½	183
Rotterdamsche „	150	140 —154	142
Nederlandsche „	201½	193 —207½	204
Incasso „	128	102½—131⅞	111½
Lab. Oyens & Co's „	120	100 —122¼	103¼
Twentsche „	145	135 —140	135
Buitenlandsche „	124½	65 —137⅜	84
Javasche Bank „	182	181 —197¾	186

Für unsere Bankinstitute war 1907 ein höchst eigentümliches Jahr. Die teuren Geldkurse ermöglichten gewinn-

bringende Ausleihung von Saldi und einen hohen Zins auf Wechsel u. s. w. Auf der andern Seite muss jedoch auf Fondsbesitz erheblich verloren worden sein, ferner sind auf Syndikatspartizipationen, wenigstens was das amerikanische Geschäft betrifft, neue Abschreibungen nötig und werden hie und da bei in- und ausländischen Fallimenten wohl Verluste vorgekommen sein. Ferner hat das Mistrauen, das in den letzten Monaten des Jahrs herrschte und welches u. a. sich in den „runs" auf die Sparkassen in Rotterdam und Utrecht äusserte, bei einzelnen Instituten zur Zurückforderung von mehr oder weniger ansehnlichen Beträgen Depositen geführt, was natürlich einer regelmässigen Entwickelung der Geschäfte nicht förderlich gewesen ist. Das Resultat wird denn auch schliesslich ein sehr verschiedenes sein. Dividendenerhöhungen sind kaum zu erwarten, eher scheint bei manchen Instituten eine mehr oder weniger ansehnliche Herabsetzung der Zuwendungen wahrscheinlich. Indessen werden die Abschreibungen auf Effekten später wohl zu einem grossen Teil durch eine Erholung an der Börse aufgewogen werden.

Eine Kapitalvermehrung kam in 1907 allein bei der Incasso Bank zu Stande. Im März gab diese *f* 2,000,000.— neue Aktien à 123 pCt. aus.

Und nun, da wir am Ende unserer Aufgabe stehen, bleibt uns nur noch übrig, das Horoskop für 1908 zu stellen. Das indessen eingetretene Jahr hat mit einiger Erleichterung auf dem Geldmarkt und einer weiteren Besserung des Zustandes in den Vereinigten Staaten begonnen. Ferner sind die Hausse-positionen jetzt allerwege geringer, als im Anfang von 1907 und hat eine grosse und allgemeine Kurserniedrigung viel Unheil diskontiert. Die Zukunft sieht desshalb in mancher Hinsicht ermutigender aus, als vor einigen Monaten. Zu einer mehr bleibenden Genesung werden auf die Dauer besonders die befriedigenden Ernten in den Vereinigten Staaten viel beitragen. Wenn auch die hauptsächlichsten Gewächse keine Rekordproduktion geliefert haben, so übertraf doch der Ertrag für alle Stapelprodukte den Durchschnitt und

kann der Verkauf zu gehörigen Preisen geschehen. Die Wohlfahrt in den Landbaudistrikten ist also wieder für ein Jahr gesichert, was auch auf die so stark heimgesuchte Börse nach und nach seinen Einfluss geltend machen wird. Indessen bildet die eingetretene Einschränkung im Handel und der Industrie eine dunkle Wolke, wenn sie auch den Weg für die so hoch nötige Erleichterung des Geldmarkts zu bahnen verspricht. Möge dieser gute Faktor auf die Dauer über den andern ungünstigen den Sieg davon tragen, sodass am Ende des Jahrs mit mehr Genugtuung auf die abgeschlossene Periode zurückgeblickt werden kann, als nach dem Unglücksjahr 1907 der Fall gewesen ist.

Jahresberichte finanzieller Institute in hiesiger Stadt.

Maatschappij voor Gemeentecrediet. Im Jahr 1907 wurden 85 Anleihen mit Gemeinden und Wasserschaften abgeschlossen zu einem Gesamtbetrag **ƒ 1,349,952.**— gegen 91 Anleihen mit einem Betrag von ƒ 1,770,679.79 im vorhergehenden Jahr.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Gewinnsaldo von ƒ **117,454,39½** gegen ƒ 116,060.41½ in Jahr 1906.

Kasvereeniging. Die Einahmen in laufender Rechnung betrugen durchschnittlich ƒ **121,605,803** per Monat gegen ƒ 138,356,840 in 1906.

Auf Depositenrechnung wurde eingenommen

	1907		1906	
Für einen Tag. . . .	ƒ **19,905,100.—**,	gegen	ƒ 12,135,400.—	in 1906
„ 10 Tage	„ **4,296,800.—**,	„	„ 3,627.200.—	„ „
„ diverse Termine. .	„ **9,121,900.—**,	„	„ 8,808,400.—	„ „
Total . . .	ƒ **33,323,800.—**,	gegen	ƒ 24,571,000.—	in 1906.

Die Diskontierungen haben betragen ƒ **20,781,696.**— gegen ƒ 20,829,074.— in 1906.

An Rente wurde verdient ƒ **439,427.86½** gegen ƒ 403,165.19 in 1906; an Provision ƒ **290,509.52** gegen ƒ 281,721.37 in 1906.

Die Dividende über 1907 beträgt **6.9** pCt. oder ƒ **34.50** per Aktie, gegen 7 pCt. ƒ 35.— ein Jahr vorher.

Ontvang- en Betaalkas. Am 31 December 1907 waren die à deposito einbezahlten Beträge verteilt in ƒ 1,626,672.68, deponiert mit 1 Tag Kündigung und ƒ 2,724,206.65½ deponiert auf längeren Termin.

An Rente wurde verdient ƒ **386.598.46½** gegen ƒ 286,164.64½ in 1906 und an Provision ƒ **128,507.16½** gegen ƒ 134,522.94½ im vorhergehenden Jahr.

Die Dividende betrug über 1907 5½ pCt. ebenso wie über 1906.

Incasso-Bank. Ueber 1907 wurde an Rente verdient *f* **864,109.81** gegen *f* 660,473.24½ in 1906; an Provision (Incasso, Effektencommission, Arbitrage und Emissionen und ausländische Wechsel) *f* **396,675,81½** gegen *f* 436,485.50 im vorhergehenden Jahr.

Der Reingewinn belief *f* **688,820.80½** gegen *f* 702,154.12 in 1906.

Ueber 1907 konnte eine Dividende von **6½** pCt. gegen 8 pCt. über 1906 ausbezahlt werden.

Amsterdamsche Liquidatiekas. Der Gesamtbetrag der Belehnungen beim Anfang des Jahrs ± *f* 7,750,000.— war am 31 December 1907 *f* 7,646,000.—. Der durchschnittlich ausstehende Betrag was in 1907 ± *f* **6,600,000** gegen ± *f* 7,300,000.— in 1906.

Die Rentenrechnung ergab ein Gewinnsaldo von *f* **199,852.56½** gegen *f* 135,190,68 in 1906.

An Kommissions- und Courtage-anteil wurde gebucht *f* **34,232.34** gegen *f* 28,412.23 über das vorige Jahr.

Die Diskontorechnungen liessen einen Ueberschuss von *f* **4,672 07** gegen *f* 4,268.52 in 1906.

Registriert wurden in 1907 die Kontrakte über 952,000 Ballen Kaffee, 60,200 Ballen Pfeffer, 35,700 Matten Gewürznelken, 124,600 Block Tinn und 350,500 Sack Zucker, wovon mit Rotterdam 330,500 Ballen Kaffee, 45,800 Ballen Pfeffer, 26,600 Matten Gewürznelken und 45,900 Block Zinn.

Geliefert wurden durch Vermittelung dieses Instituts 112,500 Ballen Kaffee, 19,800 Ballen Pfeffer, 10,700 Matten Gewürznelken, 16,500 Block Banka-Tinn und 57,900 Sack Zucker.

Die Gewinn- und Verlustrechnung gab ein Gewinnsaldo von *f* **160,795.12½** gegen 132,087.01 in 1906, eine Dividende ermöglichend von **6** pCt. gegen 5½ pCt. in 1906.

Crediet-Vereeniging. Behandelt wurden 558 Anfragen zu einem Betrag von *f* 5,043,000.—. Davon wurden 433 zu einem Betrag von *f* 3,920,000.— entgegengenommen und 365 zu einem Betrag von *f* 3,114,000.— acceptiert.

Von dem nominal verlehnten Kredit sind durch Hypothek, Bürgschaft und Unterpfand:

Ganz gedeckt	1697	Posten ad	*f* 16,898,500.—	od. 90½	pCt.
Teilweise gedeckt . . .	23	„ „	„ 546,750.—	„ 3	„
Während ungedeckt blieben	151	„ „	„ 1,233,700.—	„ 6½	„
	1871		*f* 18,678,950.—	100	pCt.

Der laufende Betrag auf sämtliche Kredite war 31 December 1907 fl. 13,371,628.48.

Das Verhältnis zwischen Hauptstelle und den Agentschaften, ist, was nominal verliehenen Kredit und Depositen betrifft, folgendes:

	Kredit.	*Deposito.*
Hauptstelle	*f* 5,633,950.—	*f* 4,730,437.08½
Agentschaften	„ 13,045,000.—	„ 12,254,600.17
Total . . .	*f* 18,678,950.—	*f* 16,985,037.25½

Der durchschnittliche Betrag von Depositen am Ende jeden Monats betrug *f* 3,179,344.64.

Ueber 1907 wurden 6 pCt. ausbezahlt.

Amsterdamsche Bank. Die Amsterdamsche Bank war am 31. December an 20 Syndikaten für eine Summe von *f* 1,327,110.97 beteiligt. In Kommanditären und Aktiengesellschaften war sie für einen Betrag von *f* 570,002.— beteiligt. Ueber das Jahr 1907 wurde an Rente verdient *f* **854.104.70**, gegen *f* 568,082.67 in 1906; an Provision *f* **373,220.02½**, gegen *f* 373.065.71½.

Gewinn- und Verlustrechnung ergibt ein Gewinnsaldo von *f* 971,734.41½.

Die Dividende betrug **8½** pCt., gegen 11 pCt. in 1906.

Twentsche Bankvereeniging. B. W. Blijdenstein & Co.

Im Jahr 1907 wurde ein Bruttogewinn gemacht von *f* **2,382,446.44½**, gegen *f* 2,007,705.20 in 1906.

Davon kamen von:

Provisions- und Effektenrechnung	*f* **591,595.80½**	gegen	*f* 745,974.44½	in	1906.
Fremde Wechsel- und Arbitragerechnung	„ **292,821.18**	„	„ 314,897.56	„	„
Rentenrechnung	„ **1,498,029.46**	„	„ 946,833.19½	„	„

Der durchschnittliche Betrag des Kapitals in Geld war in 1907 *f* **12,169,493.02**, gegen *f* 11,839,817.92 in 1906.

Das Jahr 1908 begann mit 1190 Kommanditären und einem Gesamtkapital (einschliesslich der Einzahlungen von leitenden Kommanditären) von *f* 11,097,300.— in Geld und *f* 1,339,200.— in Effekten.

Der Wert der Effekten im Belehndepôt betrug ultimo December 1907 *f* 13,501,587.—, deponiert von 268 Kommanditären für einen Betrag von *f* 3,180,050.— mit 6 Monaten Kündigung und *f* 10,647,450.— mit einem Jahr Kündigung oder auf längeren Termin.

Als Dividende wurde ausbezahlt 7¼ pCt. über das in Geld und 2¼ pCt. über das in deponierten Effekten gelieferte Kapital.

Das Engagement der Bank für eigene Rechnung bei verschiedenen Syndikaten, 20 in Anzahl, betrug am 31. Dezember 1907 *f* 1,200,153.63; der darauf einbezahlte Betrag *f* 818,096.07.

Bei der Kredietvereeniging unter Verwaltung dieser Bank wurden in 1907 100 ordentliche Mitglieder, insgesamt für *f* 3,195,700.— angenommen und 46 bestehende Kredite insgesamt mit *f* 1,273,000.— erhöht, wodurch der Betrag der Beteiligung ordentlicher Mitglieder um *f* 4,468,700.— zunahm.

Dagegen nahm der Betrag dieser Beteiligung um *f* 1,995,700.— durch Austritt von 58 ordentlichen Mitgliedern insgesamt für *f* 1,704,600.— und Erniedrigung der Beteiligung von 7 ordentlichen Mitgliedern insgesamt um *f* 291,100.— ab.

Ueber 1907 wurden *f* 143,413.48 Provision gemacht:

Der Reservefonds betrug ultimo Dezember 1907 ƒ 1,383,448.29.

Der am Ende des Jahr gegebene Kredit betrug etwa 59.95 pCt. des Gesamtbetrags der Beteiligungen.

Surinaamsche Bank. An Promessen und anderem Handelspapier war am 31. December in Portefeuille ƒ 839,841.05, durchschnittlich war in diesem Jahr in Diskonto belegt ƒ 472,315.46, gegen ƒ 489,888.07 in 1906. Am 31. December standen ƒ 207,967.10 auf Hypotheken aus; die Prolongations- und Belehnungsrenten weisen Beträge auf von resp. ƒ 504,000.— und ƒ 18,900.—.

In Paramaribo waren am Ende des Jahrs ƒ 531,458.11 an Wechseln und Promessen in Portefeuille, in Amsterdam ƒ 308,352.94. Der Umlauf von Banknoten betrug am 1. Januar 1907 ƒ 1,130,100.— und am 31. December dieses Jahrs ƒ 1,168,980.—; die höchste Ziffer dieses Jahrs war die vom 8. Juni mit ƒ 1,242,110.—, die niedrigste ƒ 1,030,275.— am 23. Februar. Durchschnittlich war der Betrag ƒ 1,126,305.— gegen ƒ 1,070,020.— in 1906.

Die in Paramaribo und hier gemachte Rente betrug ƒ 92,793.69½. An Wechselagio's, Kommission u. s. w. wurde verdient ƒ 51,972.62½. Ueber das abgelaufene Jahr konnte den Aktionären eine Dividende von 5½ pCt. ausbezahlt werden, gegen 5 pCt. über 1906.

Hypotheekbanken. Von den durch die in Amsterdam ansässigen Hypothekbanken ausgegebenen Pfandbriefen (wobei wir auch dieses Jahr die Hollandsche Hypotheekbank nicht mitgerechnet haben), waren am 31. December 1907 in Umlauf Pfandbriefe zu folgenden Beträgen:

Nationale Hypotheekbank	ƒ 34,828,700.—
Amsterdamsche „	„ 19,556,500.—
Algemeene „	„ 15,341,400.—
Hypotheekbank voor Nederland	„ 14,412,500.—
Bataafsche Hypotheekbank	„ 9,375,200.—
Nieuwe Nederl. Hypotheekbank, (früher genannt Nederlandsche en Javasche Hypotheekbank)	„ 2,050,600.—
Intercommunale „	„ 1,734,800.—
Hypotheekbrief- en Scheepsverband-Maatschappij	„ 149,900.—
Total	ƒ 97,449,600.—

Der Totalbetrag der in Umlauf befindlichen Pfandbriefe war am 31. December 1906 von obengenannten Hypothekbanken *f* 97,372,300.—

Die in Amsterdam ansässigen Schiffsverband-Banken hatten am 31. December im Umlauf Pfandbriefe zu folgenden Beträgen :

Hollandsche Scheepsverband-Maatschappij . . .	*f* 3,388,800.—
Amsterdamsche Scheepsverband-Bank	„ 1,681,400.—
Nationaal Scheepsverband.	„ 1,044,500.—
Total . . .	*f* 6,114,700.—

gegen *f* 5,399,300.— am 31 December 1906.

25

Wöchentlicher Ausweis der Nieder-

DATUM	Inl. Wechsel, Promessen u. s. w. in Diskonto	Papier auf das Ausland in Diskonto und in eigenem Portefeuille	Belehnungen.	Vorschüsse an den Staat	Münze u. Münzmaterial Gold	Silber	Effekten (belegt. Reservefonds und Anlage von 1/5 des Kapitals.)
5 Jan. f	67,302,001	8,081,719	77,982,402	12,718,997	66,446,275	68,920,718	9,056,452
12 „ „	66,623,691	9,253,297	76,554,297	13,529,326	66,472,901	68,628,091	9,056,452
19 „ „	63,951,193	9,704,951	76,188,215	11,867,280	66,485,631	69,301,253	9,054,682
26 „ „	60,265,792	11,410,114	74,451,293	12,844,979	66,493,231	69,120,945	9,124,595
2 Febr. „	58,296,493	11,377,154	79,171,042	10,893,758	66,497,108	69,077,779	9,122,595
9 „ „	56,667,358	11,058,448	73,330,069	10,130,066	66,508,922	68,868,387	9,122,595
16 „ „	53,914,435	11,063,389	73,674,382	9,906,262	66,520,484	69,360,498	9,122,595
23 „ „	51,731,729	10,807,042	72,119,767	10,019,125	66,533,749	69,939,710	9,122,595
2 März „	53,435,403	10,589,458	73,252,540	13,116,018	66,534,999	69,756,609	9,122,595
9 „ „	55,333,422	8,934,317	74,095,842	13,562,085	63,167,879	68,548,375	9,122,595
16 „ „	60,299,160	8,306,855	74,314,667	13,569,657	61,723,768	68,951,657	9,122,595
23 „ „	58,485,102	7,981,971	73,406,928	9,972,224	61,745,008	69,174,849	9.122,595
30 „ „	60,042,350	7,722,488	76,244,775	14,429,907	61,749,628	67,819,483	9,122,595
6 April „	62,838,530	7,869,515	79,091,237	14,214,614	61,777,023	67,535,725	9,113,595
13 „ „	63,830,683	7,644,963	75,570,471	13,951,768	61,862,950	67,386,155	9,113,595
20 „ „	62,322,398	7,685,466	74,987,093	13,829,344	61,985,465	67,401,633	9,113,595
27 „ „	66,158,371	6,905,895	75,130,766	13,418,636	62,215,258	68,003,621	9,113,595
4 Mai „	70,623,164	7,491,083	79,746,002	13,097,282	62,608,941	66,480,360	9,110,38
11 „ „	65,996,941	9,020,025	79,618,016	14,329,152	63,202,650	66,057,533	9,110,38
18 „ „	64,738,161	8,990,665	75,937,413	9,106,231	63,668,664	66,111,900	8,976,84
25 „ „	62,447,531	9,213,322	74,438,631	8,054,238	63,957,207	67,190,516	8,976,84
1 Juni „	61,883,993	9,337,127	75,173,949	9,167,404	63,967,761	67,450,892	8,976,84
8 „ „	61,709,706	9,274,499	69,474,136	6,524,642	64,014,258	67,629,920	8,976,84
15 „ „	59,528,056	9,186,686	68,254,383	5,812,983	64,104,271	68,199,064	8,976,84
22 „ „	58,711,509	8,861,197	69,101,496	3,184,957	64,292,819	68,965,352	8,999,84
29 „ „	62,185,239	8,985,371	75,927,084	6,177,855	64,594,319	68,863,441	8,999,84
6 Juli „	65,957,903	9,300,869	72,519,839	11,816,085	64,981,317	68,598,309	8,999,84
13 „ „	63,589,653	9,255,153	71,131,907	11,911,053	67,134,867	68,775,418	8,999,84
20 „ „	60,513,825	9,246,402	72,281,723	6,249,061	68,734,569	69,147,767	8,992,54
27 „ „	61,720,408	8,704,141	69,801,614	7,307,372	69,236,515	68,931,918	8,992,54
3 Aug. „	64,503,516	9,137,021	69,603,093	4,194,316	70,054,468	67 975,386	8,992,54
10 „ „	64,105,387	9,033,810	67,017,440	3,965,451	70,812,932	67,574,130	8,992.54
17 „ „	63,867,563	9,237,412	66,496,951	3,886,374	71,076,885	67,340,680	8,992,54
24 „ „	63,210,270	9,367,104	65,996,584	3,161,313	72,391,795	67,357,759	8,992,54
31 „ „	65,200,249	9,130,998	68,064,674	3,996,509	72,404,459	67,063,020	8,992,5
7 Sept. „	65,512,901	9,209,104	65,812,004	9,398,101	72,423,531	65,540,298	8,982,5
14 „ „	66,512,530	9,321,383	65,630,081	10,260,536	72,447,612	65,228,508	8,982,5
21 „ „	66,100,549	9,147,132	65,485,949	6,591,858	72,461,886	64,729,108	8,982,5
28 „ „	68,398,045	9,190,622	68,715,521	10,501,678	72,484,035	64,255,066	8,982,5
5 Oct. „	73,908,780	9,067,273	70,930,802	13,000,450	72,674,495	62,824,841	8,969,5
12 „ „	74,404,669	8,728,717	70,606,773	11,268,171	75,232,496	62,275,383	8,969,5
19 „ „	77,090,347	8,658,917	68,820,256	11,979,130	79,595,720	61,381,023	8,969,5
26 „ „	78,149,541	9,233,390	68,984,614	10,700,995	81,519,496	61,278,298	8,969,5
2 Nov. „	85,042,573	9,429,033	78,669,002	8,909,089	88,657,323	60,175,988	8,964,1
9 „ „	86,527,515	9,256,631	76,023,099	6,462,805	91,499,183	59,812,221	8,964,1
16 „ „	83,053,305	9,199,703	76,002,593	1,687,374	91,701,654	59,213,503	8,964,1
23 „ „	79,977,017	9,044,746	74,747,681	—	91,729,769	59,748,623	8,964,1
30 „ „	80,455,401	9,234,719	75,060,787	1,215,653	91,744,477	59,587,671	8,964,1
7 Dec. „	79,940,962	9,080,121	71,545,918	—	91,759,204	59,621,696	8,988,1
14 „ „	77,255,460	8,839,467	70,789,555	—	91,744,664	59,086,359	8,988,1
21 „ „	75,486,043	8,540,919	71,163,572	—	91,780,141	57,368,480	8,988,1
28 „ „	74,398,760	8,421,817	71,571,632	—	91,792,216	54,804,053	8,988,1

lischen Bank in 1907.

…ande nd …öbel	Diverse Rechnungen.	Kapital	Reserve fonds	Banknoten in Umlauf	Bankassignation. in Umlauf	Konto-Korrente Saldo's	Diverse Rechnungen	Verfügbarer Metallsaldo
…,000	6,341,254	20,000,000	5,128,312	279,539,245	1,954,970	5,947,337	5,167,923	20,382,871
	5,347,311	〃	〃	277,894,100	1,313,669	6,663.150	5,354,135	20,745,106
	4,677,764	〃	〃	273,130,805	1,839,827	6,342,749	5,677,275	23,254,014
	3,128,651	〃	〃	269,712,090	869,307	6,168,371	5,849,518	24,906,751
	3,318,820	〃	〃	270,572,735	1,640,820	5,246,572	6,054,309	24,583,309
	3,461,332	〃	〃	262,013,175	1,214,120	5,490,089	6,189,475	27,882,827
	3,495,135	〃	〃	259,187,775	1,850,773	5,466,820	6,311,500	29,271,303
	3,906,329	〃	〃	255,307,735	1,117,466	7,112.316	6,402,218	31,050,918
	3,979,246	〃	〃	261,820,020	1,860,237	5,273,172	6,593,126	28,702,702
	3,597,789	〃	〃	259,789,555	1,172,730	4,417,257	6,742,399	25,578,233
	2,277,025	〃	〃	260,309,095	1,350,598	5,753,212	6,912,164	23,733,366
	2,550,535	〃	〃	254,557,255	1,173,704	5,445,658	7,022,282	26,472,313
	3,015,974	〃	〃	259,663,725	1,899,520	7,180,181	7,163,461	22,093,634
	3,065,884	〃	〃	265,647,490	1,546,098	6,692,129	7,380,093	19,780,335
	3,773,258	〃	〃	263,064,125	1,713,179	6,542,816	7,573,409	20,742,796
	3,446,109	〃	〃	260,764,590	1,159,792	6,901,520	7,704,888	21,878,313
	4,883,355	〃	〃	264,511,625	1,712,150	7,522,960	7,842,448	20,741,525
	8,030,753	〃	〃	275,347,945	2,300,158	7,151,456	8,148,097	15,190,283
	6,008,811	〃	〃	270,243,330	1,472,054	9,079,567	8,308,250	16 962,519
,000	1,448,382	〃	5,000,000	262,858,865	1,677,098	9,751,784	1,190,517	20,215,338
	859,937	〃	〃	257,904,630	1,370,661	10,568,648	1,294,292	23,159,590
	918,178	〃	〃	260,180,510	2,071,132	9,180,597	1,443,914	22,794,856
	824,815	〃	〃	252,718,775	1,347,520	8,802,468	1,560,064	26,445,618
	1,252,173	〃	〃	248,071,075	1,815,547	9,716,205	1,711,638	28,411,023
	1,173,435	〃	〃	245,667,805	1,688,082	10,106,701	1,828,027	30,221,701
	1,851,339	〃	〃	258,571,300	2,298,712	10,741,412	1,973,072	24,761,267
	3,880,798	〃	〃	266,435,095	1,227,181	12,192,724	2,199,967	21,585,160
	2,422,169	〃	〃	264,406,440	1,808,537	10,678,356	2,326,736	25,137,963
	1,102,524	〃	〃	258,159,655	1,419,241	10,127,223	2,562,301	29,942,807
	2,343,387	〃	〃	256,145,610	1,918,995	12,234,399	2,738,900	29,991,190
	2,607,104	〃	〃	256,454,135	1,660,485	11,992,873	2,959,959	29,928,505
	2,347,461	〃	〃	252,363,540	1,058,091	13,302,072	3,125,457	31,638,125
	2,196,967	〃	〃	251,042,340	1,418,098	13,353,083	3,281,859	32,032,316
	883,340	〃	〃	249,242,560	943,208	13,772,046	3,402,900	34,104,632
	1,551,312	〃	〃	254,570,900	1,756,604	12,535,640	3,540,626	31,859,324
	1,157,527	〃	〃	256,407,328	1,370,062	12,493,118	3,765,522	29,792,548
	1,030,337	〃	〃	256,825,935	1,269,450	13,413,641	3,904,510	29,009,406
	1,261,370	〃	〃	253,130,330	1,529,942	12,085,237	4,014,893	30,429,683
	1,838,947	〃	〃	260,617,075	1,956,883	13,639,520	4,153,483	26,190,786
	1,513,457	〃	〃	270,649,815	1,123,021	12,727,737	4,389,075	21,635,763
	3,377,060	〃	〃	273,307,210	1.764,067	11,239,169	4,552,372	22,916,702
	2,585,907	〃	〃	275,703,610	1,514,180	13,134,838	4.728,220	24,762,092
	5,281,677	〃	〃	280,521,180	2,044,119	12,654,540	4,897.722	24,633.504
	3,460,918	〃	〃	300,597,060	2,656,889	10,886.353	5,167,753	23,090,020
	1,596,402	〃	〃	295,587,255	2,219,564	12,997,234	5,337,931	26,897,662
	1,719,663	〃	〃	288,033,040	2,360,979	11,672,887	5,475,019	29,995,989
	1,794,623	〃	〃	281,924,580	1,581,154	12,902,958	5,597,869	32,819,243
	1,799,184	〃	〃	283,249,450	1,475,921	13,575,398	5,761,252	31,916,138
	1,687,072	〃	〃	278,872,200	1,032,420	13,261,639	5,956,857	34,218,470
	1,747,384	〃	〃	276,760,810	1,581,445	10,083,042	6,055,734	35,394,978
	2,143,601	〃	〃	273.905,335	1,254,476	10,127,311	6,183,775	34,937,839
	2,454,396	〃	〃	272,547,145	2,098,096	7,484,169	6,301,604	33,648,569

Niederländische Bank. Die Ziffer der Diskontierungen (inländische Wechsel) betrug um 31. December 1907 *f* **77,095,227**.— Die höchste Ziffer war *f* 86,527,515.— am 9. November 1907, die niedrigste *f* 50,841,961.— am 26. Februar 1907.

Im vorigen Jahr fiel die höchste Ziffer *f* 81,919,546.— auf 5. Mai 1906; die niedrigste *f* 49,223,023.— auf 27. Februar 1906.

Die Ziffer des ausländischen Wechselportefeuille's war am 31. December 1907 *f* **5,710,071**.—, die höchste *f* 11,410,114.— am 26. Januar 1907, die niedrigste *f* 5,710,071.— am 3 December 1907.

Die Ziffer der Belehnungen war am 31. December 1907 *f* **65,047,350**.— gegen *f* 70,831,850.— am 31. December 1906. Die höchste Ziffer war *f*70,587,640.— am 8. Januar 1907 gegen *f* 71,451,050.— am 29. December 1906. Die niedrigste Ziffer war *f* 58,051,050.— am 10. September 1907 gegen *f* 51,895,140.— am 5. März 1906.

Der Rentestand wurde in 1907 dreimal verändert:

	Wurde am 1 Jan. 1907.	Wurde am 12 Mrz. 1907.	Wurde am 15 April 1907.	Wurde am 23 April 1907.
Wechseldiskonto	5	6	5½	5
Promessendiskonto	5½	6½	6	5½
Belehnung auf inländische Effecten	5	6	6	5½
Belehnung auf ausländische Effecten	5½	6½	6½	6
Belehnung auf Güter	5	6	5½	5
Kurze Belehnungen	6	7	7	6½
Vorschüsse in Konto-Korrent	6	7	7	6½
Münzbelehnungen	1	1	1	1

Der Vorrat Münzmaterial (ausschliesslich Gold) betrug am 1. Januar 1907 *f* **36,178,345**.— Die höchste Ziffer kam vor am 31. Dezember 1907 mit *f* 61,019,296.—, die niedrigste 13. März 1907 *f* 31,376,875.— Am 31. December 1907 betrug der Vorrat *f* 61,019,296.—

Der Vorrat Zehnguldenstücke betrug am 31. December 1907 *f* **30,771,020**.— gegen *f* 30,248,510.— an demselben Datum des vorigen Jahrs.

Wechsel, Edelmetalle und Geldmärkte in 1907.

Die Malaise, welche im vorigen Jahre herrschte, nahm in diesem Jahre noch zu und dieser Umstand zusammen mit den sehr hohen Geldkursen war der Grund, wesshalb der Handel sich im Allgemeinen innerhalb engerer Grenzen bewegte.

Wie aus der hier folgenden Uebersicht der Diskontokurse der bedeutensten europäischen Geldmärkte hervorgeht, behielt der Geldmarkt stets seine feste Haltung und war der niedrige Stand im Beginn des Jahrs in London und Berlin, nur von temporärer Art. Die Hauptursache der allgemeinen Geldknappheit muss in der Festlegung grosser Kapitalien in der deutschen und amerikanischen Industrie, sowie in Eisenbahn- und anderen Werten und in unabgewickelten Syndikaten gesucht werden.

Wiewohl amerikanische Gesellschaften nicht mit grossen Emissionen auf den Markt kamen, blieb man von dieser Seite keineswegs mit Nachfrage nach Geld verschont, da die Gesellschaften sich häufig durch Ausgabe von Noten und mehrere Bankinstitute durch Kreiren von Finanzwechseln Baarmittel verschafften. Diese wurden von der Niederländischen Bank nicht immer in Diskonto genommen, fanden dagegen in Paris mehrmals Unterkunft, weil dieser Platz, wie gewöhnlich, den niedrigsten Zinsfuss hatte.

Die Diskontokurse bewegten sich, wie folgt:

London, beginnend mit 6 pCt., erniedrigte allmählig seinen Diskonto und zwar am 17. Januar auf 5 pCt., am 12. April auf 4½ pCt.; am 26. April auf 4 pCt.; infolge der enormen Goldentziehungen seitens Amerikas wurde er später fortwährend erhöht und zwar 16. August auf 4½ pCt., 1. November auf 5½ pCt., 4. November auf 6 pCt., 8. November auf 7 pCt.

Berlin, welches mit 7 pCt. anfing, setzte 21. Januar auf 6 pCt. herab und 23. April auf 5½ pCt., erhöhte wieder 29. Oktober auf 6½ pCt. und 8 November auf 7½ pCt.

Paris, beginnend mit 3 pCt., auf welchem Stand es schon seit Mai 1900 war, erhöhte 22. März auf 3½ pCt. und 8 November auf 4 pCt.

Amsterdam, begonnen mit 5 pCt. erhöhte 13 März auf 6 pCt., erniedrigte 16 April auf 5½ pCt. und 24 April auf 5 pCt.

Die Erhöhung bei der Niederländischen Bank im März war eine Folge der Goldentziehungen bis zu einem Betrag von *f* 6,000,000.— hauptsächlich für England. Im Oktober sank bei uns der Wechselkurs auf Deutschland auf ½ pCt. unter den Goldeinfuhrpunkt, aber im Anfang kam, weil die Reichsbank, beim zur Verfügung stellen von Gold zur Ausfuhr, grosse Schwierigkeiten machte, kein Edelmetall in unser Land. Gleichwohl wurde später von der Reichsbank Gold abgegeben und liefen grosse Posten bei uns ein. Auch von Amerika kamen ein paar Mal ansehnliche Posten an. Durch diese und andere Umstände vermehrte sich der Vorrat bis zu beinahe 92 Million Gulden, eine bis jetzt noch nicht erreichte hohe Ziffer.

Der Silbervorrat nahm ab, hauptsächlich durch Entziehung von 14 Million Gulden für Indien.

Der verfügbare Metallsaldo nahm um 10,2 Million Gulden zu und stieg dadurch auf 33,6 Million Gulden. Die starke Position der Niederländischen Bank war Ursache, dass sie im Vergleich mit den meisten Schwesterinstituten einen verhältnismässig niedrigen Rentefuss handhaben konnte.

Am Ende des Jahres nahm die Banque de France von der Bank of England wieder £ 3,000,000 lange Wechsel in Diskonto, wogegen sie vorläufig Gold abgab. Dadurch wurde verhütet, das die Bank of England ihren Diskonto noch mehr erhöhen musste.

Wiewohl Amerika noch vielfach als Käufer von Silber auftrat, sank der Preis dieses Metalls in London während dieses Jahrs von 32 d. auf 25 d. als Schluss, wodurch ein Wertverhältnis zu Gold von etwa 1 : 38½ entstand.

Die meisten Wechselgeschäfte wurden abgeschlossen auf London, Paris, Deutschland und Belgien. Spanien sank von 44 Cts. auf 42⅜, Petersburg schloss auf 126½, Italien auf 48,12½. Ausbezahlungen New-York variierten zwischen 247½ und 251. Infolge der ausserordentlichen Schwankungen der

Kurse von call-money in New-York waren einzelne Tage, dass zwischen cable und Sicht New-York eine Differenz von 2 Cent per Dollar war.

Privatdiskonto war in der Regel unter Bankdiskonto unterzubringen: bei uns etwa ¼ pCt., in Paris ¼ à ½ pCt., in London und Berlin etwa 1 pCt. In Deutschland war die Differenz, wie im vorigen Jahr, eine Folge der Tatsache, dass die Reichsbank wegen des Verhältnisses zwischen den Banknoten und dem Goldvorrat ihren Diskonto hoch halten musste.

Der durchschnittliche Prolongationskurs war hier während 1907 : 5⅜ pCt. gegen 4¼ pCt. in 1906 und 2¾ pCt. in 1905.

Bei der Niederländischen Bank war (in Millionen Gulden) anwesend am:

	Goldenes Münzmaterial.	Zehngulden stücke.	Zilber.	Inländ. Wechsel.	Ausländ. Wechsel.
29 Dec. 1906	36	30	69	65	7
28 „ 1907	61	30½	55	74½	8½
	+ 25	+ ½	— 14	+ 9½	+ 1½

Einem Vorschuss der Niederländischen Bank an den Staat beim Schluss des Jahres 1906 von ca 5¾ Million Gulden können wir im Ausweis der Bank am Ende des Jahrs 1907 die seltene Erscheinung eines Kreditsaldos des Staats von etwa 1¼ Million Gulden gegenüberstellen. Auch waren damals keine Schatzscheinpromessen im Umlauf.

Niedrigste und höchste Wechsel- und Prolongationskurse in 1907.

1907			Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli
London . . .	bh.	N.	12,10	12,11	12,12	12,06½	12,05	12,06½	12,04
		H.	12,11	12,12¾	12,14	12,12	12,08	12,07½	12,05½
	2/m.	N.	11,97½	11,99	12,01¼	11,96	11,96	11,96¾	11,94
		H.	11,99	12,01¼	12,03	11,98	11,98	11,97½	11,95½
Paris	ch.	N.	47,98¾	47,97½	47,87½	47,85	47,92½	47,93¾	47,88¾
		H.	48,02½	48,01¼	47,98¾	47,96¼	48,10	48,02½	47,95
	2/m.	N.	47,65	47,65	47,55	47,45	47,52½	47,51½	47,48¾
		H.	47,70	47,70	47,65	47,52½	47,60	47,60	47,55
Deutschland . .	ch.	N.	59,03¾	59,02½	59,10	58,91¼	58,88¾	58,95	58,87½
		H.	59,06¼	59,12½	59,17½	59,05	59,07½	59,02½	58,97½
	3/m.	N.	57,92½	58,—	58,02½	57,87½	57,97½	58,02½	57,97½
		H.	58,—	58,07½	58,07½	58,02½	58,12½	58,05	58,07½
Petersburg . .	3/m.	N.	124⅛	124¼	124,—	123⅝	123⅜	123⅜	123½
		H.	124¼	124½	124½	124,—	123¾	123¾	124
Wien	3/m.	N.	49¼	49½	49 7/16	49⅜	49⅜	49¼	49⅛
		H.	49½	49 9/16	49⅝	49 7/16	49½	49 7/16	49¼
Prolongation . .		N.	4¾	5,—	5½	6,—	4¾	5¾	5¼
		H.	6,—	6¼	7,—	6¾	7,—	7¼	7,—

1907			August	Septemb.	October	November	December	Ganzes Jahr.
London . .	bh.	N.	12,05½	12,05½	12,04	12,07½	12,11	12,04
		H.	12,10½	12,09½	12,05½	12,13½	12,12½	12,14
	2/m.	N.	11,95	11,95½	11,93½	11,95	11,96	11,94
		H.	12,—	11,99	11,94½	11,97½	11,97½	12,03
Paris	ch.	N.	47,88¾	47,97½	47,91¼	48,—	48,05	47,88¾
		H.	48,07½	48,05	47,95	48,07½	48,13¾	48,13¾
	2/m.	N.	47,50	47,60	47,57½	47,60	47,67½	47,48¾
		H.	47,65	47,65	47,62½	47,65	47,72½	47,72½
Deutschland . .	ch.	N.	58,87½	58,93¾	58,68¾	58,80	59,—	58,68¾
		H.	59,01½	59,—	58,86¼	59,—	59,12½	59,17½
	3/m.	N.	57,87½	57,97½	57,62½	57,70	57,80	57,62½
		H.	58,—	58,—	57,95	57,75	57,92½	58,12½
Petersburg . .	3/m.	N.	124,—	124¼	124	123⅜	123¼	123¼
		H.	124⅜	124⅜	124⅜	124¼	123⅜	124½
Wien	3/m.	N.	—	—	49 5/16	49⅛	—	49⅛
		H.	49⅜	49⅜	49⅜	49⅜	49¼	49 9/16
Prolongation . .		N.	4¼	4¾	4,—	4¾	4,—	4,—
		H.	6,—	5¾	6¼	5½	5¾	7¼

Prolongationskurs an der Börse von Amsterdam in 1907 *).

	N.	H.		N.	H.		N.	H.
2 Januar . .	5½	5¾	22 März . .	6		5 Juni . .	6	6½
3 „ . .	6		23 „ . .	6½		6 „ . .	5½	6
4 „ . .	6	6¼	25 „ . .	6	6¼	7 „ . .	6	
5 „ . .	6¼		26 „ . .	7½		8 „ . .	5½	6
7 „ . .	5½	6	27 „ . .	7		10 „ . .	5¾	6
8 „ . .	5½		28 „ . .	6	6½	13 „ . .	6	
9 „ . .	6¼		2 April . .	6½	7	17 „ . .	5½	6
10 „ . .	5	5¼	3 „ . .	6¼	6½	18 „ . .	5¾	
11 „ . .	5¼	5½	4 „ . .	6¾	7	19 „ . .	6	
12 „ . .	5¾		6 „ . .	7		20 „ . .	5¾	6
17 „ . .	5	5½	8 „ . .	6¾	7	21 „ . .	6½	
18 „ . .	5		9 „ . .	7		24 „ . .	6½	7¼
21 „ . .	4¾	5	10 „ . .	6½	7	25 „ . .	7	
22 „ . .	4¾		11 „ . .	6¼	6¾	29 „ . .	6½	
26 „ . .	4¾	5	12 „ . .	6¼	6½	1 Juli . .	6½	6¾
28 „ . .	5	5¼	13 „ . .	6	6½	2 „ . .	7¼	7½
29 „ . .	5½		15 „ . .	6¼	6½	3 „ . .	7	
1 Februar . .	5¼	5¾	16 „ . .	6¼		4 „ . .	6	6¼
2 „ . .	5¾	6¼	17 „ . .	6½		5 „ . .	5½	6
4 „ . .	6¼		18 „ . .	6	6½	8 „ . .	5¼	5½
5 „ . .	5¾		19 „ . .	6¼		10 „ . .	4¾	5
6 „ . .	5½	6	20 „ . .	5½		11 „ . .	5¾	5¼
7 „ . .	5½	5¾	22 „ . .	5¾	6	12 „ . .	4	5
8 „ . .	5¼	5½	23 „ . .	6		15 „ . .	5¼	
9 „ . .	5½		26 „ . .	6½	6¾	16 „ . .	5¼	5½
13 „ . .	5		27 „ . .	7		17 „ . .	5¼	5¾
14 „ . .	5	5¼	30 „ . .	6¼	6½	18 „ . .	5¼	
15 „ . .	4¾	5¼	1 Mai . .	6½		19 „ . .	4¾	5
16 „ . .	5		2 „ . .	6¾	7	22 „ . .	5½	5¾
18 „ . .	5¼		3 „ . .	6¾		23 „ . .	5¾	
19 „ . .	5½		4 „ . .	7		24 „ . .	5¾	6
20 „ . .	5¼	5½	6 „ . .	6½		25 „ . .	6	6¼
21 „ . .	5	5¼	7 „ . .	6¾		26 „ . .	5½	6
22 „ . .	5		8 „ . .	6¾	7	29 „ . .	6	
25 „ . .	5	5¼	10 „ . .	6½		30 „ . .	5½	
26 „ . .	5	5½	11 „ . .	6½	7	31 „ . .	5½	5¾
27 „ . .	5	5¼	13 „ . .	6½	6¾	1 August .	5½	
28 „ . .	5¼		14 „ . .	6½		2 „ .	5½	5¾
1 März . .	5		15 „ . .	6¾		5 „ .	6	
2 „ . .	4¾	5	16 „ . .	6½	7	6 „ .	5¾	
4 „ . .	4½	5	17 „ . .	5½	6	7 „ .	5½	6
5 „ . .	4½	4¾	21 „ . .	5½		8 „ .	6	
7 „ . .	4½	5	23 „ . .	4¾	5¼	9 „ .	5½	6
8 „ . .	5		24 „ . .	4½	5	12 „ .	5	5½
9 „ . .	4¾	5	25 „ . .	4¾		13 „ .	5¼	5¾
11 „ . .	5¼	5¾	27 „ . .	4¾	5	14 „ .	5½	
12 „ . .	6	7	28 „ . .	4½	4¾	17 „ .	5	
13 „ . .	6½	6¾	29 „ . .	5	5¼	19 „ .	4¾	
14 „ . .	6¾	7	30 „ . .	5		21 „ .	4¼	4½
15 „ . .	7		31 „ . .	5	5½	22 „ .	4¼	
19 „ . .	6½		1 Juni . .	5½	6	23 „ .	4	4¼
20 „ . .	6	6¼	4 „ . .	6¼	6½	26 „ .	4¼	4½
21 „ . .	5¾							

*) An den nicht vermeldeten Tagen blieb der Kurs derselbe.

	N.	H.		N.	H.		N.	H.
27 August . .	4¾	5¼	4 October . .	5½		18 November .	4½	4¾
28 " . .	5¾	6	5 " . .	5¼		19 " .	4¾	5
29 " . .	5¼	5¾	7 " . .	5½		20 " .	4¾	
30 " . .	5¼	5½	8 " . .	5¼		22 " .	4¾	5
			9 " . .	4¾		23 " .	5	
2 September .	5½		10 " . .	4½		25 " .	4½	5
3 " .	4¾	5¼	11 " . .	4	4¼	26 " .	5½	
4 " .	5	5¼	14 " . .	4¼	4½	27 " .	5¼	5¾
5 " .	5½		15 " . .	5		28 " .	5½	
6 " .	5¼		16 " . .	5	5¾			
7 " .	5½		17 " . .	5	5¼	4 December .	5	
9 " .	5½	5¾	18 " . .	5		5 " .	5	5¼
10 " .	6	6¼	19 " . .	4½	5	6 " .	4½	4¾
11 " .	5¾		21 " . .	5¼		7 " .	4½	5
12 " .	5¾	6	22 " . .	5½		9 " .	4½	4¾
13 " .	5½	5¾	23 " . .	6	6¼	10 " .	4½	5
14 " .	5½		24 " . .	5½	5¾	11 " .	5	
16 " .	5¼		25 " . .	5¾	6	12 " .	4¾	5
17 " .	5½		26 " . .	6¼		13 " .	5	5¼
18 " .	5¾		28 " . .	6	6½	14 " .	5¼	5½
19 " .	5½		29 " . .	7		16 " .	5½	
20 " .	5½	5¾	30 " . .	6½	7	17 " .	5¾	6
21 " .	5¾	6	31 " . .	6	6¼	18 " .	5¾	
23 " .	5¾					19 " .	5	5¼
24 " .	6		1 November .	5½	5¾	21 " .	4¾	5
25 " .	5½	6	2 " .	5		23 " .	5¼	
26 " .	5¼		8 " .	5¼		24 " .	4¾	5
27 " .	5¼	5½	11 " .	5	5¼	27 " .	5½	
30 " .	5	5¼	12 " .	4¾	5	28 " .	5	5¼
			13 " .	4½	5	30 " .	5¼	5¾
1 October. .	5½		14 " .	5		31 " .	4¼	4½
2 " . .	5¾	6	15 " .	4¾				
3 " . .	6		16 " .	5	5¼			

SECHSTES KAPITEL.

EISENBAHN- UND STRASSENBAHNVERKEHR.

VI. EISENBAHN- UND STRASSENBAHN-VERKEHR.

Die uns von den Eisenbahngesellschaften verabfolgten Ziffern über den Güterverkehr nach und von Amsterdam sind in den unten stehenden Tabellen enthalten. Bei den angeführten Gütern fällt auf, dass die Quantität Steinkohlen und Cokes wieder ansehnlich abgenommen hat.

Durch die hohen Preise der deutschen Steinkohlen gaben viele Konsumenten den englischen Steinkohlen den Vorzug, deren Anfuhr auch in diesem Jahre wieder zugenommen hat.

Bei nahezu allen übrigen Artikeln ist eine Zunahme der Anfuhr zu konstatieren, auch die Quantität der per Eisenbahn angeführten und mit dem grossen Kohlentip in Seeschiffe übergeladenen Cokes war beinahe um 5000 Tonnen grösser, als im Jahre 1906.

Beim Transport von Amsterdam ist im Allgemeinen bei allen Artikeln die Quantität grösser, als im Jahr 1906; die seit 1906 stark vermehrte und 1907 noch mehr zugenommene Versendung von Steinkohlen steht mit der obigen Bemerkung über den zunehmenden Verbrauch von englischen Steinkohlen im Zusammenhang.

Ueber den Personenverkehr erhielten wir allein von der Holländischen Eisenbahngesellschaft nähere Angaben; aus diesen geht hervor, dass die sehr ungünstige Witterung während der Sommermonate des Jahres 1907 auf die Reiselust des Publikums grossen Einfluss gehabt hat.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Transport von und nach Amsterdam.

1. Vergleichende Totalziffern.

JAHRE.	Angeführt in Amsterdam		Versandt aus Amsterdam		TOTAL Versandt
	Stückgüter Tonnen	Wagenladung *) Tonnen	Stückgüter Tonnen	Wagenladung Tonnen	Tonnen
1894	19,196	482,877	23,851	214,553	740,477
1895	27,760	504,062	24,968	206,827	763,617
1896	26,251	464,347	27,124	228,736	746,458
1897	28,705	387,664	31,030	399,024	846,423
1898	27,801	481,621	28,808	392,109	930,389
1899	28,765	529,400	31,287	515,106	104,558
1900	27,090	568,841	29,262	459,972	1085,165
1901	26,957	576,173	31,502	363,113	1997,745
1902	26,444	659,179	25,699	259,299	970,621
1903	25,341	682,758	27,665	138,948	874,712
1904	27,364	694,708	21,105	255,144	998,321
1905	27,254	615,009	20,110	180,744	843,117
1906	30,739	617,650	27,949	251,970	928,308
1907	**35,645**	**545,628**	**32,094**	**258,143**	**871,510**

2. Monatsziffern für das Jahr 1907.

1907 Monate	Angeführt in Amsterdam		Versandt aus Amsterdam		TOTAL Versandt
	Stückgüter Tonnen	Wagenladung *) Tonnen	Stückgüter Tonnen	Wagenladung Tonnen	Tonnen
Januar.....	3,158	55,869	3,077	19,415	81,519
Februar. ..	3,388	57,651	3,171	19,024	83,234
März	2,897	48,400	3,126	22,242	76,665
April......	2,331	38,790	2,424	17,770	61,315
Mai........	2,546	38,295	2,482	15,999	59,322
Juni.......	3,040	38,303	2,355	20,567	64,265
Juli	3,452	41,813	2,593	27,835	75,693
August	3,536	43,036	2,498	22,261	71,331
September.	2,627	44,587	2,562	20,295	70,071
October....	3,555	55,486	2,785	21,837	83,663
November .	2,727	43,519	2,635	28,207	77,088
December..	2,388	39,879	2,386	22,691	67,344
Total **1907**.	**35,645**	**545,628**	**32,094**	**258,143**	**871,510**

*) Darunter sind die angeführten Steinkohlen begriffen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Angabe der wichtigsten in Amsterdam angeführten *Güter.*

Sorte der Güter.	Quantitäten in Tonnen, angeführt während der Jahre:						
	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907
Kartoffeln	6,098	5,709	9,143	8,476½	7,885	9,631	4,244
Briquetten	71,510	78,290	65,532	69,892	44,331½	36,971	43,950
Cement	828	1,418	470	1,792	621	308	342
Chemikalien	7,058	6,619	6,806	6,605	5,406	4,897	9,369
Cokes	6,543	7,220	9,110	4,516	11,937	1,120	1,536*)
Schwellen	56	19	248	115	78	1,801	2,725
Glas- und Steingut	4,164	5,615	5,627	5,275	5,312	6,049	5,210
Holz (bearbeitet und unbearbeitet)	2,876	3,092	2,604	3,335	3,648	4,214	3,621
Blei und Zink	471	703	457	344	357	271	587
Manufakturen	8,340	8,569	8,485	8,877	10,270	9,382	10,568
Papier	4,468	3,680	4,403	4,470	4,049	3,959	4,580
Schienen	6,539	7,906	9,746	15,398	13,085	6,352	9,681
Gesamtladung	9,306	8,237	7,514	6,040	6,878	12,249	12,290
Stahl, Eisen, Kupferdraht	3,583	4,090	3,932	3,605	3,315	3,807	3,831
Steinkohlen	352,100	417,987	466,158½	434,461	452,373	423,137	346,944
Zucker	4,240	825	215	410	554	236	373
Eisen	46,294	63,382	61,256	55,340	57,147	61,188	65,447

Angabe der wichtigsten aus Amsterdam versandten *Güter.*

Sorte der Güter.	Quantitäten in Tonnen, versandt während der Jahre:						
	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907
Kloaken- und Miststoffe	3,661	6,429	5,112	5,545	3,860½	5,048	6,360
Bier	5,654	5,192	4,603	6,083	6,369	6,791	6,918
Chemikalien	483	848	910	2,197	4,121½	3,874	3,049
Schwellen	1,884	1,821	3,921	3,291	1,322	1,874	1,727
Erz	220,413	102,568	11,171	62,224	842	4,462	155
Garne	1,108	1,033	753	4,909	1,304	1,209	1,417
Getreide und Abfall	8,077	5,831	4,910	6,971	4,603	5,596	8,191
Gemüse	251	42	83	402	286	1,002	1,340
Holz (bearb. und unbearb.)	8,811	13,316	9,755	14,012	9,892	14,431	16,701
Käse	5,865	5,979	5,198	5,076	5,544	8,135	8,017
Baumwolle	640	1,733	933	661	521	30,851	267
Kaffee	856	1,259	938	785	681	884	993
Kupfer, Blech, Eisen, Stahl	8,762	11,468	14,130	19,174	9,315	17,951	16,492
Korinthen und Rosinen	1,132	1,071	1,010	638	905	642	962
Marmor	4,686	2,704	2,048	1,302	2,042	4,484	4,137
Mehl	6,255	6,129	5,580	4,422	3,078	4,562	4,030
Oele	16,665	17,134	16,320	20,084	21,642	24,151	24,002
Reis und Reismehl	2,367	2,367	1,857	1,631	1,037	1,130	1,510
Steine	4,746	10,395	1,540	2,885	3,542	12,987	7,361
Steinkohlen u. Briquetten	33,281	30,923	36,704½	40,626	36,386	80,316	82,311
Zucker	2,674	1,821	1,360	1,166	968	1,067	1,506
Tabak	4,105	2,925	2,578	3,338	2,922½	3,293	3,941
Teer und Pech	15,806	19,175	9,334	6,097	1,058	1,261	4,691
Früchte	5,593	5,239	3,661	4,746	4,813	5,427	7,509

*) Ueberdies wurden noch angeführt 33192 Tonnen, welche per Seetip und Seeschiffe übergeladen wurden.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

ANGABE der Beförderung von Reisenden in Amsterdam während des Jahes 1907.

BAHNHÖFE.	Einfache Reise.			Hin und Zurück.			TOTAL.
	1e Klasse.	2e Klasse.	3e Klasse.	1e Klasse.	2e Klasse.	3e Klasse.	
Abgegangen von:							
Amsterdam C.S. L.V...	46,509	140,996	341,674	71,044	251,972	807,193	1,659,388
" " D.V...	2,315	6,295	7,167	4,179	10,340	12,506	42,802
" M.P. L.V...	1,296	4,349	38,571	1,963	19,988	125,157	191,324
" " D.V...	6	28	208	17	135	739	1,133
Angekommen in:							
Amsterdam C.S. L.V...	53,656	144,134	366,875	65,755	241,583	713,957	1,585,460
" " D.V...	2,314	6,306	7,972	3,998	9,943	13,783	44,316
" M.P. L.V...	616	2,710	28,824	522	6,985	67,245	106,902
" " D.V...	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL......	106,712	304,818	790,791	147,478	540,946	1,740,580	3,631,325

C.S. = Centralstation.
M.P. = Muider Poort.
L.V. = Lokalverkehr.
D.V. = Direkter Verkehr.

Gesellschaft zum Betrieb der Staatseisenbahnen.
(Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen.)
Transport von und nach Amsterdam.

1. Vergleichende Totalziffern.

Jahre.	Angeführt.				Versandt.				Total Tonnen.
	Bestellgüter. Tonnen	Eilgüter. Tonnen	Stückgüter. Tonnen	Wagenladung. Tonnen	Bestellgüter. Tonnen	Eilgüter. Tonnen	Stückgüter. Tonnen	Wagenladung. Tonnen	
1898	7,650	2,342	26,947	432,319	7,647	2,070	25,183	101,051	605,209
1899	8,001	2,153	27,886	500,191	8,578	2,503	27,509	114,284	691,105
1900	7,935	2,172	27,373	478,023	8,744	2,708	27,030	140,459	694,444
1901	8,639	2,462	30,770	456,332	9,398	3,598	30,072	120,832	662,103
1902	8,943	2,547	30,016	477,215	9,796	2,823	29,762	115,245	676,347
1903	9,176	2,761	28,358	488,873	9,721	2,715	26,497	105,304	673,405
1904	9,267	2,855	29,903	541,315	10,331	3,701	29,450	121,829	748,651
1905	9,609	3,458	31,353	460,648	11,100	3,176	31,865	135,457	686,666
1906	9,698	3,518	33,692	542,902	11,787	3,168	33,982	131,726	770,473
1907	**9,496**	**3,703**	**34,561**	**492,615**	**12,160**	**3,833**	**36,055**	**144,191**	**736,614**

2. Monatsziffern für das Jahr 1907.

Monate.	Angeführt.				Versandt.				Total Tonnen.
	Bestellgüter. Tonnen	Eilgüt. Tonnen	Stückgüter. Tonnen	Wagenladung. Tonnen	Bestellgüter. Tonnen	Eilgüt. Tonnen	Stückgüter. Tonnen	Wagenladung. Tonnen	
Januar	852	349	3,206	50,629	1032	197	3,682	14,536	74,483
Februar	847	399	3,252	45,543	1089	201	3,827	17,035	72,193
März	827	285	3,153	50,838	1098	223	3,059	11,380	70,863
April	777	260	2,778	37,876	1028	560	2,728	10,158	56,165
Mai	746	242	2,743	33,073	1094	599	2,831	10,893	52,221
Juni	733	220	2,674	35,945	987	215	2,716	10,428	53,918
Juli	782	283	2,671	38,554	1058	240	2,887	9,941	56,416
August	901	436	2,687	40,161	1044	374	2,771	10,386	58,760
September	778	355	2,782	36,099	983	561	2,778	11,073	55,409
October	841	289	3,177	38,774	1020	289	3,116	11,910	59,416
November	731	305	2,869	44,554	882	201	3,080	14,614	67,236
December	681	280	2,569	40,569	845	173	2,580	11,837	59,534
Total.	9,496	3,703	34,561	492,615	12,160	3,833	36,055	144,191	736,614

Gesellschaft zum Betrieb der Staatseisenbahnen.

Angabe der wichtigsten in Amsterdam angeführten *Güter.*

Sorte der Güter.	Quantität in Tonnen, angeführt während der Jahre						
	1901	1902	1903	1904	1905	1906	**1907**
Erde, Kies und Sand . .	682	141	72	77	166	90	**101**
Bücher und Papier . . .	3,758	4,508	3,651	3,545	3,087	3,525	**3,932**
Glas- und Steingut . . .	5,553	5,480	7,604	8,543	11,117	11,945	**11,471**
Heu, Stroh und Torfstreu.	12,378	4,103	8,154	4,708	4,168	2,773	**3,252**
Holz und Holzwaaren . .	1,968	2,658	1,929	1,263	1,436	1,464	**1,394**
Kalk	5,833	4,611	4,804	3,828	3,915	6,182	**5,760**
Kolonialwaaren	948	1,211	1,927	1,990	1,966	1,401	**1,502**
Maschinerieen	1,943	1,693	4,271	5,585	7,318	3,964	**4,866**
Manufakturen	5,351	3,911	3,657	4,080	4,922	5,214	**4,985**
Mehl (Nahrungsmittel) . .	4,105	4,815	1,811	3,862	5,567	7,107	**8,694**
Metall und Metallwaaren.	11,730	12,281	14,408	15,186	15,124	17,336	**15,361**
Steine und Dachziegel . .	12,913	9,516	11,286	10,556	9,268	10,930	**11,149**
Steinkohlen und Cokes. .	278,542	323,872	325,094	382,761	303,006	374,332	**329,057**
Zucker	19,561	2,762	50	1,236	753	58	**89**
Wein, Bier und Spirituosen	2,874	2,066	2,102	2,701	2,888	3,236	**2,795**
Eisen und Stahlwaaren. .	45,128	47,032	53,006	47,709	49,108	48,896	**48,675**
Diverse	9,417	7,886	7,641	8,176	6,430	7,904	**10,960**

Angabe der wichtigsten aus Amsterdam versandten *Güter.*

Sorte der Güter.	Quantität in Tonnen, versandt während der Jahre						
	1901	1902	1903	1904	1905	1906	**1907**
Chemikalien	3,244	4,722	3,516	5,475	5,347	5,231	**5,925**
Schwellen	25	15	73	146	29	—	**5**
Erze	6,334	1,166	764	821	1,947	2,507	**732**
Getreide und Sämereien .	14,997	15,001	12,324	14,186	16,728	19,406	**15,309**
Holz und Holzwaaren . .	16,712	9,827	7,387	3,279	13,792	11,514	**12,079**
Baumwolle.	—	109	101	16	84	11	**—**
Kaffee.	3,176	3,157	3,156	2,427	1,437	1,389	**1,240**
Mehl (Nahrungsmittel). .	8,045	9,958	7,743	7,371	7,864	8,713	**8,226**
Metall und Metallwaaren.	2,293	1,774	990	930	736	964	**1,368**
Dünger	6,117	7,444	5,169	6,751	6,859	6,697	**8,679**
Oel und Fett.	1,201	1,975	1,545	1,523	1,704	3,165	**1,469**
Petroleum	9,260	10,930	13,007	14,522	13,702	14,763	**9,435**
Zucker.	915	726	133	209	133	209	**306**
Tabak und Cigarren. . .	8,186	7,402	6,090	7,085	6,576	6,322	**7,152**
Wein und Bier	1,502	1,865	1,836	1,446	1,817	2,078	**2,074**
Eisen und Stahlwaaren. .	5,438	5,062	6,685	7,526	8,134	9,631	**10,781**
Diverse	13,263	13,978	11,709	10,478	10,668	9,130	**9,964**

Die zweite Nordholländische Tramweg-Maatschappij. Die Gesellschaft hat Linien von Amsterdam nach Edam, von Amsterdam via Purmerend nach Alkmaar und seit 1. Mai 1906 die Linie Kwadijk nach Vollendam in Betrieb. Ueberdies hat sie noch eine Fähre Monnikendam—Marken im Betrieb.

Aus unten stehender Tabelle, in welche wir die Ziffern des für unsern Bericht weniger interessanten Betriebs der Linie Kwadijk—Vollendam nicht aufgenommen haben, geht hervor, dass die Ergebnisse über das abgelaufene Jahr ungünstiger waren, als über das Jahr 1906: die Zunahme der Betriebskosten war grösser, als die der Einnahmen.

EINNAHMEN (in Gulden).

Jahr	1902	1903	1904	1905	1906	1907
Anzahl Reisende	1,113,100.-	1,125,300.-	1,105,800.-	1,111,500.—	1,165,600.-	1,140,500 -
Einn. von Reisenden	184,575.24½	188,044.11½	188,541.38½	193,299.30½	204,704,23	210,288.15½
„ „ Gütern	50,036.13	48,449.92½	48,202.57	50,799.47½	65,630,04	63,908.33½
„ „ Diversen	14,913.01	16,479.66	17,062.56	17,347.51	16,496,23	16,763.71½
„ „ Werkstätte	242.14	201.99	3,418.04	3,925.87½	2,090.43½	1,604.53½
Total	249,766.52½	253,175.69	257,224.55½	265,372.16½	288,920.99½	292,564.74
Betriebskosten	137,787.16½	143,061.24	150,498.18½	156,871.74½	173,049.87½	190,705.06
In percenten der Brutto-Einnahmen	55.2 pCt	56.5 pCt.	58.5 pCt.	59.1 pCt.	59.9 pCt.	65.2 pCt.

Der Wagenpark bestand am 31. December 1907 aus 31 Personen- und 30 Güterwagen. Im Gebrauch waren 16 Locomotiven, welche im abgelaufenen Jahr 38,756 K.M. zurückgelegt haben. Für die Linie Kwadijk—Vollendam bestand der Wagenpark aus 3 Personen- und 2 Güterwagen und waren 2 Locomotiven im Gebrauch.

Für das Jahr 1907 gibt die Gesellschaft eine Dividende von 5 pCt. über ihr Kapital von *f* 200,000.—.

Die Gesellschaft *Gooische Stoomtram* hat Linien über Muiden und Naarden nach Laren, Huizen und Hilversum und eine Linie Laren—Bussum im Betrieb, wovon ein Teil der holländischen Eisenbahngesellschaft gehört. Diese Linien haben zusammen eine Länge von 39 K.M.

Im Kapital kam im abgelaufenen Jahr keine Veränderung vor. Das Gesellschaftskapital beträgt *ƒ* 500,000.—. Das placierte Gesellschaftskapital war am 31. Dezember 1907 *ƒ* 350,000.—. Die Obligationsschuld nahm wieder um *ƒ* 4000.— ab und beträgt jetzt *ƒ* 395,000.—.

Verschiedene Bahnfächer wurden während des abgelaufenen Jahrs erneuert, über eine Länge von 2804 M.

Die Totaleinnahmen betrugen *ƒ* 151,714.85½ gegen *ƒ* 163,314.44½ im Jahr 1906. Die Einnahme aus dem gewöhnlichen Personenverkehr mit Platzkarten sank um *ƒ* 12,549.05, aus dem Güterverkehr um *ƒ* 1,171.69.

Die Militärtransporte nahmen dagegen mit *ƒ* 929.20 zu.

Die Anzahl zurückgelegter Zugkilometer betrug **363,257.55** K.M. gegen 365,274.35 im Jahr 1906.

Die Betriebskosten betrugen im Jahr 1907 *ƒ* **99,637.66½** gegen *ƒ* 95,889.65½ im Jahr 1906; diese Zunahme ist eine direkte Folge des Betriebs der Linie Laren—Bussum.

Die *Elektrische Spoorweg-Maatschappij* hat die Linie Amsterdam—Haarlem—Zandvoort im Betrieb, während sie zugleich die Ceintuur-(Ring)bahn in Haarlem und die Linie Haarlem—Bloemendaal bedient, welche der Ersten Niederländischen Elektrischen Tramgesellschaft (E.N.E.T.) gehören.

Ueber die Resultate des Betriebs der Linie Amsterdam—Haarlem—Zandvoort teilen wir folgendes mit:

Die Anzahl der im abgelaufenen Jahre beförderten Reisenden betrug **1,829,289** gegen 1,796,062 im Jahr 1906.

Die Einnahmen für den Personenverkehr betrugen *ƒ* **417,676.04** und für den Güterverkehr *ƒ* **2,493.52** gegen resp. *ƒ* 418.107.46 und *ƒ* 2,562.52 im Jahr 1906.

Mit Ausnahme der Retribution an die Gemeinde Amsterdam für Beförderung von Reisenden und Unterhaltskosten des

Bahnfaches innerhalb der Grenzen dieser Gemeinde, im Betrag von ƒ 32,980.— betrugen die Betriebskosten ƒ 232,225.80 im abgelaufenen Jahr gegen ƒ 221,388.41 im Jahr 1906.

Der von dieser Gesellschaft gemachte Nettogewinn wurde zur Abschreibung auf der Rubrik „Konzession" ƒ 18,659.57 und auf den Aktienbesitz der E.N.E.T. ƒ 10,470.— bestimmt, während der dann noch übrig gebliebene Saldogewinn ad ƒ 9,838.10 auf neue Rechnung gebracht wurde.

Gemeindetram. Das fest angestellte Personal bestand am 31. Dezember 1907 aus 1377 Personen, von denen 521 nicht zum Beförderungsdienst gehören.

Im Jahr 1907 wurden (ohne die Remisefahrten) 12,406.849 Wagenkilometer gegen 11,205,175 im Jahr 1906 zurückgelegt. Von diesen 12,406,849 waren 9,156,374 Motorwagenkilometer, 3,164,275 Beiwagenkilometer und 86,200 Pferdewagenkilometer.

Befördert wurden 42,245,150 Passagiere (ohne Abonnenten, Dienstkarten u.s.w.) gegen 41,247,253 im Jahr 1906. Die Gesamtbeförderung betrug 47,166,770 Passagiere gegen 45,104,167 im Jahr 1906.

Ein neuer Tarif wurde vom Gemeinderat festgesetzt, der am 1. Januar 1908 in Kraft trat.

Das Strassenbahnnetz blieb unverändert, nur dass Linie 3 bis zum festgesetzten Endpunkt um eine kleine Kreislinie an der Linnäusstrasse bei der Mauritskade vergrössert und dass am nordwestlichen Ende von Linie 10 bei der östlichen Houtmankade eine kleine Kreislinie angelegt wurde.

Beschlossen wurde, den südöstlichen Teil von Linie 8, Weesperzijde—Centralbahnhof, über die neue Amstelbrücke durch die Ceintuurbaan und den südlichen Teil der Van Woustraat bis zu einem Punkt bei der Tolstraat zu legen; ferner wurde beschlossen, eine Motoromnibuslinie (14) im Anschluss an das Strassenbahnnetz vom Haarlemmerweg bei der Van Hallstraat, der Nassaukade entlang und durch das Jordanviertel nach dem Dam in Betrieb zu stellen. Die Veränderung der Strassenbahnlinien und die neue Omnibus-

linie waren jedoch am Ende des Jahrs noch nicht fertig. Die Bahnlänge blieb also nahezu unverändert.

Die Bahnlänge (mit Schienen bedeckte Strassenlänge) betrug am 31. Dezember 1907 49.387 K.M., wovon 2.45 K.M. mit Pferdebetrieb. Ueberdies liegen, als Unterteil des Gemeindenetzes, auf dem Grundgebiet der Gemeinde noch 1,04 K.M. Schienen, die ausser einem gemeinschaftlich mit dem Gemeindetram befahrenen Fach, von der Elektrischen Spoorweg-Maatschappij befahren werden.

SIEBTES KAPITEL.

VERSICHERUNGSWESEN.

VII. VERSICHERUNGSWESEN.

Es ist eigentlich nicht möglich, mit einiger Sicherheit zu sagen, ob das abgelaufene Jahr für das Versicherungswesen in seinen verschiedenen Branchen günstig gewesen ist.

Die Bilanzen der meisten Gesellschaften — welche übrigens, wenn sie die Einzelheiten des Betriebs nicht blosslegen, über die Resultate *eines* Jahres gar keine Auskunft geben — fehlen und überdies wird ein grosser Teil des versicherten Kapitals von auswärtigen Gesellschaften aufgenommen, in deren allgemeinen Ziffern der hier erzielte Prämienbetrag ebensowenig wie der Schadenbetrag zum Ausdruck kommt.

Feuerversicherung. Indessen, was die Feuerversicherung betrifft, darf man wohl annehmen, dass das Geschäft in Amsterdam und insbesondere das *Börsen*geschäft daselbst, günstig gewesen ist. Alles in den Hintergrund stellende Unfälle kamen im abgelaufenen Jahr nicht vor, während die Anzahl der in den Niederlanden vorgekommenen Feuersbrünste — d. h. der auf die eine oder andere Weise zur Anzeige gekommenen Fälle von über einem Wert von *f* 300.—, nämlich 1618, sich von der Ziffer 1708 im vorhergehenden Jahr sehr vorteilhaft abhebt, wiewohl der vernichtete Wert recht gut grösser sein kann. Besonders in der Gruppe Landbaurisicos ist eine ansehnliche Abnahme zu bemerken.

Es versteht sich übrigens von selbst, dass die Gesamtresultate über die beteiligten Gesellschaften sehr ungleichmässig verteilt sind, was auch in diesem Jahr aus den sehr weit auseinander gehenden Beurteilungen der Ergebnisse zu Tage tritt.

Was nun die Ereignisse des abgelaufenen Jahres betrifft, so muss an erster Stelle vermeldet werden, dass die „Nieder-

ländische Vereinigung für Feuerversicherung" (Tarifvereinigung), welche am 1 December 1903 in Tätigkeit trat und deren Mitgliederzahl seitdem auf 95 stieg, in ihrer Generalversammlung vom 10 Juli 1907 beschloss, die eingeführten Tarifierungen wieder rückgängig zu machen, wodurch, wie auch durch das Einstellen weiterer Tarifierungen, der eigentliche Zweck der Vereinigung preisgegeben wurde. Die ausserhalb der Vereinigung stehende Minderheit — wenigstens hinsichtlich der Kapitalkraft — erwies sich, unterstützt durch ein zunehmendes System von Rückversicherung, stark genug, um verschiedene Mitglieder der Vereinigung in ihren Geschäften arg zu schädigen, welche Tatsache zu oben genanntem Beschluss den Durchschlag gegeben hat. Die bald eintretenden Folgen des von der Vereinigung gefassten Beschlusses waren derart, dass Viele die ihnen zurückgegebene Freiheit beklagten und ihre an manchen Plätzen des Auslandes mit Erfolg arbeitenden Tarifvereinigungen beneideten. Andere aber, welche eine derartige Beschränkung für unsere lokalen Verhältnisse nicht wünschenswert halten, haben diesen Lauf der Dinge im Interesse der Entwickelung des Faches und ihrer eigenen Geschäfte freudig begrüsst.

Die Vereinigung blieb indessen bestehen und sie beabsichtigt vorläufig, allgemeine Fragen, wie die der „sprinklers", welche im Lauf des Jahrs prinzipiell geregelt wurde, so viel als möglich im Einverständnis mit andern Vereinigungen zu behandeln.

Die sogenannte Pakhausübereinkunft, welche von der Vereinigung ausgegangen war und welcher nach und nach beinahe alle in Amsterdam sowohl wie in Rotterdam wohnenden Assuradeure beitraten, blieb als selbständige Kombination ebenfalls erhalten.

Die „Vereinigung von an der amsterdamschen Börse vertretenen Feuerassuradeuren" hat auch in diesem Jahre sich wieder nützlich gemacht, wenn auch in ihrem Schos keine auffallenden Ereignisse statt fanden. Verschiedene Ausgaben oder Distributionen wurden besorgt, wie die betreffend die Sicherheitsvorschriften von Luftgaseinrichtungen, von

Warnungen behufs Verhütung von Brand für Eigentümer von Automobilen und Motorfahrrädern u. s. w., Warnungen vor Gasolinlampen u. s. w. Diese wurden im Lande verbreitet.

Auch in dieser Vereinigung beschäftigte man sich mit der stets wichtiger werdenden Sprinklerfrage und zwar unter Mitwirkung der Nied. Vereinigung für Feuerversicherung und es wurde eine Kommission ernannt, welche den Entwurf einer Uebereinkunft für die Versicherung von Sprinkler-Risico's ausarbeiten und Vorschriften für die Einrichtung von Sprinklerinstallationen entwerfen sollte. Die auf deutscher und englischer Grundlage beruhende Arbeit dieser Kommission wurde im Laufe des Jahres fertig. Man sucht jetzt so viel als möglich sich der Mitwirkung der Assuradeuren zu versichern.

Die für die Erdbebenklausel in einer zur Besprechung der Erdbebenfrage anlässlich der Katastrophe von San Francisco abgehaltenen Versammlung von Assuradeuren gewählte niederländische Kommission war nicht im Stande, ihre Aufgabe vollständig zu erledigen. Wie die deutschen Interessenten, war auch sie der Meinung, dass es ratsam wäre, die Arbeiten von the Fire Offices Committee in London in dieser Hinsicht zu berücksichtigen. Diese wurden durch wichtige noch anhängige Prozesse wegen der Katastrophen in Valparaiso und Kingstown verzögert, denn man wollte dem Ausgang dieser Prozesse nicht präjudizieren.

Die niederländische Kommission beschloss unter diesen Umständen selbständig ihre Arbeiten fortzusetzen und während die niederländisch-indische Vereinigung die Formel für eine Klausel fand, gelang es auch ihr, die für eine Regelung massgebenden Prinzipien in ihren Umrissen festzustellen.

Ueberblickt man das abgelaufene Jahr im Ganzen, so tritt uns als characteristische und bedeutungsvolle Erscheinung die zunehmende Internationalität unseres Marktes entgegen. Auf dem Gebiet der Feuerversicherung sowohl, wie auf dem der weiter unten zu behandelnden Seeversicherung wurde sehr viel ausländisches Material aufgenommen und wiewohl

hier Vorsicht besonders dringend geboten ist, gibt die Tatsache, dass ein Risico ausländisch ist, an und für selbst keine Veranlassung mehr, um mistrauisch zu sein.

Einerseits wird dies durch den guten Ruf hinsichtlich der Solidität und Kulanz der amsterdamschen Assuradeure und Makler gefördert, andererseits spielt die Neigung zur Internationalität eine Rolle, die im Versicherungsfach mehr und mehr zu Tage tritt, so dass die zu versichernden Interessen den billigsten und besten Markt aufsuchen, ganz einerlei, wo sich dieser befindet.

Dann macht sich vorerst als eine mehr unmittelbare Ursache die grössere Anhäufung von Kapital in einem einzigen Risico geltend. Riesenhafte Gebäudekomplexe, Fabriken und Packhäuser von bis jetzt ungekannten Abmessungen, Seekastelle von stets grösserem Tonnenmass mit Ladungen, welche den Wert des kostbaren Schiffs noch weit übertreffen — die neue Cunarder „Lusitania" repräsentierte auf eine ihrer Reisen einen Wert von mehr als 60 Millionen Gulden — setzen ein so grosses Kapital der Gefahr einer einzigen Katastrophe aus, dass der befreundete Markt jedes Mal zu Hilfe gerufen werden muss. Dies kommt wieder der Interkollegialität und dem gegenseitigen Austausch zwischen den verschiedenen Märkten zu statten.

Ueberdies haben die furchtbaren Feuersbrünste, welche nicht allein in Amerika riesenhaftes Kapital vernichtet haben, die Augen für die Vorteile geöffnet, welche sich aus der Verteilung des Versicherungsinteresses über ein möglichst weites Feld ergeben.

Grosse ausländische Gesellschaften haben im abgelaufenen Jahr mit Rücksicht auf die Accumulation der Risico's ihre Limiten revidiert und zu diesem Zweck mit sehr grosser Mühe verschiedene Städte in „Blöcke" eingeteilt. Auch das auf diese Weise frei werdende Material kann unserem Markt zu statten kommen und dass dies eine sehr willkommene Ableitung sein muss, ist für Jeden begreiflich, der weiss, was es besagen will, dass etwa 350 Feuerversicherungs-Gesellschaften — man vergleiche für die in Amsterdam tätigen Gesellschaften das

untenstehende Verzeichnis — in unserem Lande konkurrieren.

Diese Ziffer is verhältnismässig grösser, als in irgend einem andern Lande und die Konkurrenz wird dadurch auf die Spitze getrieben.

Seeversicherung. Der Natur der Sache nach kennt diese Versicherungsbranche keine nationalen Grenzen und teilt Wohl und Wehe mit dem Weltverkehr. Soweit ihre Resultate durch die Blüte des nationalen Handels und der nationalen Schiffahrt bestimmt werden, fühlte sie den Rückschlag einer Depression besonders in der Frachtfahrt und im Schiffsbau.

Die Weltschiffahrt wurde von vielfachen Seeunfällen getroffen, unter denen sich einige von aussergewöhnlichem Umfang befinden und die ziemlich allgemeinen Klagen an der amsterdamer Börse über die geringen im abgelaufenen Jahre erzielten Resultate lassen sich zum Teil dadurch erklären.

Es ist unter diesen Umständen ein Glück zu nennen, dass unsere nationalen Linien auf der grossen Fahrt, mit einer einzigen Ausnahme, keine Totalverluste zu leiden hatten. Indessen kann auch trotz der Erhaltung des Schiffes das der See anvertraute Interesse sehr empfindlich geschädigt werden und solche Schäden kommen aussergewöhnlich häufig vor.

Die stets häufiger vorkommenden Feuersbrünste an Bord fallen auch hier allgemein auf und wenn in England ein „special committee on fire on ships" diese wichtige Erscheinung bereits im Jahre 1903 studierte, wird man sich jetzt auch hier mit dieser Frage beschäftigen müssen. Die englische Kommission glaubt, dass ein grosser Schritt zur Besserung in dieser Richtung gemacht werden könne, wenn die Häfen mit chemischen Löschapparaten, von welchen verschiedene Systeme bestehen, ausgerüstet würden. Denn wenn an Bord eine Feuerbrunst droht, besteht meistens die Gelegenheit, in den nächsten Hafen einzulaufen. Da nun das Löschen mit Dampf oder Wasser immer ernsthaften Schaden verursacht, so ist chemisches Löschen erforderlich. Zweifellos wird die Ansicht dieser Kommission hierzulande in Erwägung gezogen werden.

Ebenso betrachtet man den Bau der ungekannt grossen Dampfer mit einiger Besorgtheit und mit lebhafter Neugierde sieht man den im Laufe der nächsten Jahre in dieser Hinsicht gemachten Erfahrungen entgegen, um auf Grund statistischer Angaben ein Urteil zu ermöglichen.

Vielfach waren auch die Unfälle, von welchen Segelschiffe betroffen wurden und es scheint, dass mit dem Aussterben dieses Verkehrsmittels bereits auch die Seewürdigkeit der Schiffe im Rückgang begriffen ist.

Nimmt die Sicherheit auf der See durch verbesserte Technik und umfassende Anwendung von Sicherheitsmassregeln zu — die Anzahl der durch Seeunfälle verloren gegangenen niederländischen Schiffe nahm ziemlich regelmässig von 92 im Jahr 1882 bis auf 12 im Jahr 1905 ab — so verursacht der stets mehr beschleunigte und immer lebhafter werdende Verkehr zahlreiche Havarieen an Schiff und Ladung, welche bedeutende Verluste zur Folge haben. Besonders die aus Anfahrung entstandenen Schäden sind neben den durch Brand verursachten die weitaus ansehnlichsten.

Der Hauptsache nach ist es aber die scharfe, überall hartnäckig sich geltend machende Konkurrenz, welche vielen Versicherungsgesellschaften, darunter ausländischen mit tonangebender Bedeutung, die während einer Reihe von Jahren erfolgreich operierten, seit einigen Jahren auf ihrem Assekuranzkonto Verluste bereitet. Sehr bezeichnend ist in dieser Hinsicht die Tatsache, dass eilf der „leading" englischen Gesellschaften, welche die Reputation hatten, den grössten Gewinn zu machen, im Jahr 1905 auf ein gesamtes Prämieneinkommen von £ 2,857,000 eine Summe von £ 45,000 verloren und im Jahr 1906 auf £ 2,800,000 eine Summe von £ 95,000, während voraussichtlich das Jahr 1907 keine Aenderung bringen wird.

Indessen nimmt die Anzahl der in hiesiger Stadt arbeitenden Gesellschaften immer mehr zu.

Während die „Vereeniging van Assuradeuren te Amsterdam" ausser ihrer gewöhnlichen Tätigkeit keine Beschlüsse

oder Massregeln genommen hat, welche der Erwähnung wert wären, wurde dagegen die ebenfalls in Amsterdam tätige „Nederlandsche Vereeniging van Assuradeuren" derart in ihren Existenzbedingungen geschädigt, dass sie vermutlich bald der Geschichte angehören wird.

Diese im Jahr 1855 errichtete Vereinigung hatte den Zweck, „durch Expertise von Schiffen im Interesse der Assuradeure Aufsicht über die Kauffahrteiflotte zu halten." Durch Verabreichung von Certifikaten und Herausgabe eines Registers von klassifizierten Schiffen nahm sie als einziges Klassifikationsbureau hierzulande eine ähnliche Stellung ein, wie die weltbekannte Corporation of Lloyd's in London, das Bureau Veritas in Paris und viele andere in verschiedenen Ländern.

Wegen der Beförderung von Gouvernementsgütern, welche durch holländische seewürdige Schiffe mit niederländischem Certifikat zu geschehen hatte, genoss sie schon bald nach ihrer Errichtung eine jährliche Staatssubsidie, welche sie beinahe ununterbrochen erhielt und welche in der letzten Zeit ƒ 6000.— per Jahr betrug. Bei der Budget-beratung für das Jahr 1907 wurde dieser Posten in der Zweiten Kamer bereits heftig angegriffen und auf dem Budget für 1908 kommt er gar nicht mehr vor.

Dies und die Kündigung des Kontrakts über die Staatsaufsicht auf Fischersfahrzeuge seitens der Regierung, sowie die geringe Unterstützung sowohl des Staats, wie der Reedereien, veranlasste den Beschluss der Generalversammlung vom 30. December 1907, die Auflösung der Vereinigung vorzubereiten und die Herausgabe des Registers einzustellen. Von nun an wird also kein niederländisches Register mehr bestehen und unser Land, wiewohl es einen ansehnlichen Teil am Weltverkehr hat, hinsichtlich der Privatklassifikation hinter vielen andern Ländern zurückstehen.

Jedenfalls hat darauf der Schiffsgesetzenwurf von 1907 Einfluss gehabt. Wenn dieser Gesetz geworden sein wird, dann werden van Staatswegen Certifikate abgegeben und

die meisten der Experten der Vereinigung vielleicht in Staatsdienst übergehen. Die im Jahr 1906 ernannte Staatskommission, welche eine präventive staatliche Aufsicht auf Seeschiffe zur Verhütung von Seeunfällen vorzubereiten hatte, war der Meinung, dass von den Diensten der Vereinigung „bei der Ausübung der einzuführenden Staatsaufsicht auf die Schiffe kein Gebrauch gemacht werden dürfe."

Wenn sich diese Vereinigung auch mangels des Interesses nicht nur seitens der niederländischen Schiffahrt, sondern ebenso seitens der niederländischen Seeassuradeuren nicht zu einer starken und unabhängigen Korporation entwickeln konnte, so ist es doch zu bedauern, dass den Assuradeuren nicht bessere Gelegenheit verschafft wurde, um ihr Urteil beim Zustandekommen der Arbeit der eben genannten Staatskommission in die Wagschaale zu werfen, da es sich doch um eine durchaus zu ihrem Gebiet gehörende Materie gehandelt hat.

In der Abteilung *Wertversicherungen* stimmten die vielen Postdiebstähle zum Nachdenken. Wiewohl die vermissten Beträge nicht ansehnlich waren, ist doch der Zweifel gerechtfertigt, ob der Charakter des Risico's nicht einigermassen verändert ist, da das jetzt erschienene Jahr hinsichtlich der Regelmässigkeit der Verluste einen auffallend ungünstigen Kontrast gegen früher bildete.

Sehr zahlreich waren auch die auf den *inländischen Transport* fallenden Schäden. Dazu haben zweifellos einige heftige Stürme beigetragen, die besonders auf der Zuiderzee und in den Strömen von Zeeland viele Totalverluste verursachten. Kam ein kurzer, aber strenger Frost den Assuradeuren zu statten, weil der Transport dadurch einige Tage festgelegt wurde, so erwuchsen doch grosse Kosten, wenn die Schiffe in den nächsten Häfen Zuflucht fanden.

Der Rhein-casco Tarif wurde auf der General-Versammlung des Internationalen Transport Versicherungs Verbands in Baden-Baden beinahe unverändert erneuert. Die betreffende

von der Rotterdamschen Kommission entworfene Police trat am 1. September in Kraft.

In der *Diebstahl*branche kam kein Ereignis von Bedeutung vor. Nur wird die bereits schon ziemlich starke Konkurrenz, die sich in einem niedrigeren Prämienniveau und mehr entgegenkommenden Bedingungen äussert, durch die Erscheinung verschärft, dass die meisten Feuerversicherungsgesellschaften diese Versicherungsbranche ebenfalls mit ihrem Betrieb verbinden.

Im Allgemeinen zeigte sich teils durch Vermittelung von Agenten ausländischer Gesellschaften, welche unter einem sogenannten „accident department" allerlei neue Poliçen einführten, teils auch im Schos der in Amsterdam bestehenden Gesellschaften selbst, eine Ausdehnung der Geschäftstätigkeit. Diese wurde durch ansehnliche Amalgamationen, die sich zwischen verschiedenen ausländischen Gesellschaften mit verschiedenem Wirkungskreis vollzogen, noch gefördert.

Insoferne kann man also über Mangel an Initiative nicht klagen. Selbst wurde eine Fallissement-Versicherungsgesellschaft errichtet und wenn der Versicherungsbetrieb nicht in allen Branchen lohnend gewesen sein mag, so ist nicht zu bestreiten, dass eine immer grösser werdende Anzahl von Menschen ihre Existenz darin findet.

Erfreulich ist es schliesslich, dass das Jahr im Zeichen der Versicherung stehen blieb. Wie die Staaten durch Versicherungsgesetze für ihre Bürger die grösst mögliche Sicherheit erstreben, so ist es ein immer stärker auftretendes Verlangen von Personen und Korporationen, um gegen allerlei Gefahren und Eventualitäten versichert zu sein. Es ist dies ein Zeichen der Zeit und es muss den Gesellschaften, welche diesen Anforderungen genügen können, nur Vorteil daraus erwachsen.

Lebensversicherung. Die Ziffern, die wir hier geben, gelten für Ultimo December 1906. Vor der Mitte des Jahrs veröffentlichen die Lebensversicherungsgesellschaften im Allge-

meinen ihre Jahresberichte nicht und da unser Bericht auf diese Veröffentlichung nicht warten kann, müssen wir uns mit den Ziffern für 1906 begnügen.

In Amsterdam bestehen 28 Gesellschaften, welche sich mit der Versicherung des Lebens befassen. Darunter sind 3 Gesellschaften auf Gegenseitigkeit; nämlich die von der niederländischen Lehrer-Gesellschaft errichtete Gesellschaft, die „Eerste Onderlinge Levensverzekering-Maatschappij" ohne ärztliche Untersuchung und die Maatschappij van Levensverzekering.

Die übrigen 25 Gesellschaften auf Aktien besitzen zusammen ein:

Gesellschaftskapital von	*f* 14.465.000.—
wovon placiert	„ 9.539.850.—
und warauf einbezahlt ist.	„ 3.093.800.—

Nur von 20 Gesellschaften sind uns die Daten bekannt, die wir hier folgen lassen:

Sie besassen am 31. December 1906:

Unbewegliche Güter.	*f* 7.481.360.99½
Hypotheken	„ 17.079.774.62
Effecten	„ 53.029.558.22
Prolongationen	„ 2.597.940.37
Belehnungen von Policen	„ 3.952.410.02
Saldo's bei Banken	„ 671.100.90½
Saldo's bei Agenten.	„ 1.071.647.41½
Kassa	„ 402.711.15¼
Diverse Schuldner	„ 279.678.79
Diverse.	„ 2.024.006.76½
Noch einzubezahlen auf Aktien und Aktien in Portefeuille.	„ 7.936.335.—
Noch zu empfangende Renten. . .	„ 623.074.36
	f 98.149.598.61½

Diesen Ziffern stehen die folgenden Passiva gegenüber:

Gesellschaftskapital	*f* 10.780.000.—
Prämien Reserve	„ 81.856.932.21½
Unkosten Reserve	„ 119.000.—
Reserve für Geldanlagen	„ 1.226.848.27
Extra Reserve	„ 1.527.763.36
Uebrige Reserve	„ 31.564.53
Diverse Gläubiger	„ 402.743.04
Diverse.	„ 292.955.05
Reservierte Ausbezahlungen	„ 411.471.84
	f 96.649.278.30½

Empfangen wurde im Jahre 1906:

An Prämien	*f* 10.608.038.91
An Renten und Mieten.	„ 2.622.229.28
An diversen	„ 6.475.22½
	f 13.236.743.41½

Ausbezahlt wurde 1906 an Versicherte:

Bei Sterben.	*f* 2.293.638.27½
Bei Leben	„ 1.419.111.89
An Leibrenten	„ 3.422.828.16
An Abkauf	„ 531.537.87½
	f 7.667.116.20

Ferner an:

Rückversicherungsprämie. .	*f* 168.309.52½
Provision.	„ 552.220.28¾
Betriebsunkosten	„ 1.780.007.99¼
Sonstige Ausgaben.	„ 3.506.59
	f 2.504.044.39½

Im Ganzen war Ende 1906 versichert:

An Kapital	*f* 241.225.728.73
An Renten.	„ 5.791.213.50

In dem diesem Bericht beigegebenen Verzeichnis der Gesellschaften kommt die Lebensversicherungsgesellschaft „de Hoop" vor. Sie wurde von 7 Lebensversicherungsgesellschaften im Jahr 1905 gegründet und durch königlichen Beschluss vom 7. September 1905, No. 149, genehmigt und hat ein Kapitaal von *f* 210.000,—, welches bei der „Algemeene", der „Dordrecht", der „Eerste Nederlandsche", der „Eerste Rotterdamsche", „Eigen Hulp", „Kosmos" und „Vennootschap Nederland" vollständig placiert ist.

Ihr Zweck ist:

a. Der Abschluss von Kapital- und Renten-Versicherungen auf das Leben von Personen, deren Todeswahrscheinlichkeit auf Grund des Gesundheitszustands oder anderer Umstände von der normalen abweicht und welche desshalb von einer andern Gesellschaft zurückgewiesen worden sind.

b. Rückversicherung von Kapital- und Rentenversicherungen auf das Leben von Personen, deren Sterbewahrscheinlichkeit

auf Grund des Gesundheitszustands oder anderer Ursachen von der normalen abweicht.

Die Lebensversicherungsgesellschaft „de Amstelbank", welche unter No. 13 des Verzeichnisses vorkommt, wurde am 3. Mai 1907 errichtet, so dass sie also in den vorigen Ziffern nicht begriffen ist.

Die Lebensversicherungsgesellschaft „de Standaard" wurde am 9. Januar 1906 errichtet, aber ihr erstes Buchjahr endet 31. December 1907, so dass auch über sie nichts zu vermelden ist.

Auch die erste Lebensversicherungsgesellschaft ohne ärztliche Untersuchung wurde 1906 (29. September) errichtet, so dass auch über sie das Nähere erst im nächsten Bericht gesagt werden kann.

Ueber die Amsterdamsche Versicherungsbank (No. 6), die „Eilf Provinzen" (No. 10), die generale Lebensversicherungsbank (No. 11), die Allgemeine Lebensversicherungsgesellschaft „de Toekomst" (No. 2) können wir nichts vermelden, weil diese nichts veröffentlichen.

Eine merkwürdige Tatsache ereignete sich im Jahr 1907 und zwar das hundertjährige Bestehen der „Hollandsche Societeit van Levensverzekeringen", welche im Jahr 1807 errichtet wurde. Bei dieser Gelegenheit veröffentlichte die Gesellschaft ein Gedenkbuch, welches sehr interressante historische Einzelheiten enthält.

Eine Vergleichung zwischen dem Verzeichnis der in unserem Bericht von 1902, dem letzten, in welchem über das Lebensversicherungsgeschäft berichtet wurde, vorkommenden Gesellschaften und dem hier gegeben Verzeichnis gibt uns zu folgenden Bemerkungen Veranlassung:

Im Jahr 1902 kommt die „Eerste Levensverzekering-Maatschappij" ohne ärztliche Untersuchung und in diesem Verzeichnis kommt eine beinahe gleichnamige Anstalt vor. Doch sind dies 2 verschiedene Gesellschaften, erstere wurde 1901 errichtet und verschwand 1905 (in ihrer Versammlung vom 20. September 1905 beschloss sie ihr Portefeuille der Eerste Nederlandsche zu übertragen), während die in dem jetzigen

Verzeichnis vorkommende Gesellschaft im Jahr 1906 errichtet wurde.

Die Nederlandsche Verzekeringsbank, welke 1902 vorkommt, wurde liquidiert und von „de Utrecht" übernommen.

Ebenso beschloss die Gegenseitigheits-Versicherungsgesellschaft „Juventus" zu liquidieren.

Die Lebensversicherungsgesellschaft „Vesta" verlegte ihren Sitz nach Arnhem, so dass auch sie aus dem Verzeichnis verschwinden musste.

Das Verzeichnis niederländischer ausserhalb Amsterdams domizilierten Gesellschaften, welche jedoch hier durch eine Agentur vertreten sind, vergrösserte sich ebenfalls und zwar um folgende Gesellschaften:

De Algemeene Groninger Levensverzekering Maatschappij, in Groningen;
De Algemeene Noord Hollandsche Maatschappij van Levensverzekering in Haarlem;
De Centrale Arbeiders Verzekerings- en Depositobank in 's Gravenhage;
De Globe in 's Gravenhage;
De Nederlandsche Maatschappij van Verzekering in 's Gravenhage;
De Nederlandsche Verzekerings Maatschappij in Utrecht;
De Levensverzekerings Maatschappij „het Noorden" in Groningen;
De Levensverzekering Maatschappij „Piëtas" in Utrecht;
Raadpensionaris Johan de Witt in Tiel;
de Vesta, Maatschappij van Levensverzekering in Arnhem.

Auch das Verzeichnis auswärtiger, hier vertretener Gesellschaften muss ergängt werden und zwar mit folgenden:
l'Européenne in Brussel;
La Foncière in Paris;
Berlinische Lebensversicherungs Gesellschaft in Berlin;
„Friedrich Wilhelm", Preussische Lebens- und Garantie Versicherungs A. G. in Berlin;
Lebensversicherungs Gesellschaft in Leipzig;

Yorkshire Life Insurance Cy in York;
New-York Germania Life Insurance Cy in New-York.

Die seit 1887 bestehende Vereinigung für Lebensversicherung, welche eine Vereinigung von Direktoren von Lebensversicherungsgesellschaften ist, wird nach dem Jahrbuch für 1908, welches von der Vereinigung herausgegeben wird, aus einer Direktorenvereinigung in eine Vereinigung von Gesellschaften umgewandelt werden.

Die Redaktionskommission dieses Jahrbuchs glaubt, dass diese Umwandlung als eine erfreuliche Tatsache betrachtet werden dürfe, die der Lebensversicherung in unserem Lande nur zum Vorteil gereichen und von grossem Nutzen sein werde.

Am 29. November 1904 wurde in Amsterdam ein „Bond tot Bevordering van het Levensverzekeringswezen in Nederland'' gestiftet.

Der Bund hat seinen Sitz in Amsterdam und hat die Beförderung des Lebensversicherungsbetriebs und der Lebensversicherungswissenschaft im weitesten Sinn zum Zweck.

Der Bund sieht seine Hauptaufgabe darin, dass er Besprechungen von Fragen veranstaltet, welche mit dem Zweck des Bundes zusammen hängen, dass er die Aufmerksamkeit von Staat oder Gemeinde auf Massregeln lenkt, welche der Lebensversicherung in den Niederlanden zu statten kommen, dass er auf die Gesetzgebung betreffend den Lebensversicherungskontrakt oder das Lebensversicherungsgeschäft Einfluss zu gewinnen sucht, indem er die Ausweise und statistischen Erfahrungen der niederländischen Lebensversicherungsgesellschaften veröffentlicht und indem er die Teilnahme der bei Lebensversicherungsgesellschaften angestellten Beamten und Aerzte an Internationalen Kongressen so viel als möglich ermutigt.

Die Vereinigung mathematischer Adviseure bei niederländischen Lebensversicherungsgesellschaften errichtete einen eigenen Kursus zur Heranbildung von Kalkulatoren.

Verzeichnis der in Amsterdam domizilierten niederländischen Lebensversicherungsgellschaften.

Algemeene Maatschappij van Levensverzekering en Lijfrente.
Algemeene Verzekering Maatschappij „de Toekomst".
Amsterdamsche Algemeene Verzekering Maatschappij voor uitkeering bij overlijden.
Amsterdamsch Levensverzekerings Genootschap en Ziekenfonds.
Amsterdamsche Maatschappij van Levensverzekering.
Amsterdamsche Verzekeringsbank.
„Conservatrix".
Eerste Hollandsche Levensverzekeringbank.
Eerste Onderlinge Levensverzekering Maatschappij zonder Geneeskundig onderzoek.
De Elf Provinciën.
Generale Levensverzekeringsbank.
Hollandsche Societeit van Levensverzekeringen.
Levensverzekering Maatschappij „De Amstelbank".
Levensverzekeringsbank „Amsterdam".
Levensverzekering Maatschappij „Holland".
„ „ „De Hoop".
„ „ „De Nederlanden".
„ „ opgericht door het Nederlandsch Onderwijzers Genootschap.
„ „ „De Standaard".
Maatschappij van Levensverzekering.
Nederlandsche Algemeene Maatschappij van Levensverzekering.
„ Bank van Verzekering.
„ Verzekering Maatschappij tot uitkeeringen gedurende het Leven en bij het overlijden.
Oranje Nassau Levensverzekering Maatschappij.
De Twee Vereenigde Verzekering Maatschappijen.
Vennootschap „Nederland".
Verzekering Maatschappij „Holda".
Verzekeringsbank „Victoria".

Verzeichnis der am 31 December 1907 in Amsterdam tätigen Versicherungsgesellschaften.

A. Domiziliert in Amsterdam.

a. Für Transport- und Feuerversicherung.

Algemeene Brandwaarborg-Maatschappij.
Algemeene Verzekering-Maatschappij „Diligentia".
Amsterdam-Londen Verzekering-Maatschappij.
Amsterdamsche Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.
Assurantie-Maatschappij voor Brand en Binnenlandsche Vaart.
Assurantie-Maatschappij „Wilhelmina".
Brand-Assurantie-Maatschappij.
Brand-Assurantie-Maatschappij „Amsterdam".
Brandgevaar-Maatschappij.
Herverzekering-Maatschappij „Cosmopolis".
Hollandsche Assurantie-Maatschappij.
Nationale Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.
Nederlandsche Algemeene Herverzekering-Maatschappij.
Nederlandsche Lloyd.
Nederlandsche Verzekering-Compagnie tegen Brandschade.
Noord-Zuidhollandsche en Zeeuwsche Zee- en Brand-Verzekering-Maatschappij.
Oost-Indische Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.
Standaard Verzekering-Maatschappij.
Verzekering-Maatschappij „Amstelland".
Verzekering-Maatschappij „Flevo".
Verzekering-Societeit „de Amstel".

b. Für Transportversicherung.

Amsterdamsche Verzekering-Societeit.
Binnenlandsche Vaartrisico-Societeit.
Derde Amsterdamsche Verzekering-Societeit.
Derde Nederlandsche Zee-Verzekering-Compagnie.
Noord- en Zuidholl. Transport-Verzekering-Maatschappij.
Tweede Amsterdamsche Verzekering-Societeit.
Tweede Nederlandsche Zee-Verzekering-Compagnie.

Tweede Noord- en Zuidhollandsche Transport-Verzekering-Maatschappij.
Verzekering-Maatschappij „Amsterdam".
Verzekering-Maatschappij „Archipel II".
Verzekering-Maatschappij „De Archipel".
Verzekering-Maatschappij „de Zee".
Vierde Amsterdamsche Verzekering-Societeit.

c. *Für Feuerversicherung.*

Algemeene Brand-Guarantie-Maatsch. v. d. stad Amsterdam.
Algemeene Verzekering-Maatschappij „Providentia".
Amsterdamsche Brand-Assurantie-Compagnie van 1790.
Amsterdamsche Onderlinge Brandwaarborg-Maatschappij.
Amsterdamsche Onderlinge Waarborg-Maatsch. voor brand.
Assurantie-Compagnie te Amsterdam van 1771.
Brand-Assurantie-Maatschappij „Mercurius".
Brand-Maatschappij te Amsterdam van 1790.
Brandwaarborg-Maatschappij.
Brandwaarborg-Maatschappij „de Vereeniging".
Hollandsche Brand-Assurantie-Societeit.
Hollandsche Brand- en Levensverzekering-Societeit.
Maatschappijen van onderlingen waarborg tegen Brandschade aan gebouwen en roerende goederen.
Nationale onderlinge Waarborg-Mij. tegen Brandschade.
Nederlandsche Assurantie-Compagnie te Amsterdam van 1776.
Nederlandsche Brand-Assurantie-Maatschappij van 1842.
Nederlandsche Brand-Assurantie-Maatschappij „de Salamander".
Nederlandsche Brandverzekering-Maatschappij.
Nederlandsche Brandwaarborg-Genootschap.
Nederlandsch-Indische Brandwaarborg-Maatschappij.
Nederlandsche onderlinge Brandwaarborg-Maatschappij.
Nederlandsche Verzekering-Maatschappij „Protector".
Nederlandsche Verzekering-Maatschappij tegen de risico van onderlingen Waarborg.
Noordhollandsche Brandverzekering-Maatschappij.
Onderlinge Brandverezkering-Compagnie „Bato".
Onderlinge Brandwaarborg-Maatschappij de Jong & Co.

Onderlinge Brandwaarborg-Maatschappij „Unitas".
Onderlinge Brandwaarborg-Maatschappij voor gebouwen, koopmansgoederen en meubelen.
Onderlinge Brandwaarborg-Maatschappij van Polder-Watermolens.
Onderlinge Nederlandsche Brandwaarborg-Maatschappij voor Vlasserijen en landbouwrisico's.
Provinciale Brand- en Inbraak-Verzekering.
Verzekering-Maatschappij „Bato".
Verzekering-Maatschappij „Vesta".
Verzekering-Vennootschap.
Volks-Brandverzekering-Maatschappij voor Amsterdam.

d. Für Spezialversicherungen.

Algemeene Bedrijfs-Verzekering-Maatschappij.
Amsterdamsche Hypotheekwaarborg-Maatschappij.
Eerste Amsterdamsche Maatschappij tot verzekering tegen Waterschade.
Glasverzekering-Maatschappij „Prudentia".
Hollandsche Glasverzekering-Maatschappij.
Maatschappij tot Verzekering tegen Waterleidingschade.
Nationale Borg-Maatschappij.
Nederlandsche Glashandel en Verzekering-Mij. „Noord-Holland".
Nederlandsche Neringverzekering-Maatschappij.
Onderlinge Glasverzekering-Maatschappij.
Verzekering-Maatschappij „Arona".
Verzekering-Maatschappij „Mercurius".

B. Domiziliert in den Niederlanden oder seinen Kolonieen.

a. Für Transport- und Feuerversicherung:

Assurantie-Maatschappij „de Rijn".
Bataviasche Zee- en Brand-Assurantie Maatschappij.
's Gravenhaagsche Maatschappij ter Verzekering tegen Zee- en Brandgevaar.

Javasche Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.
Maatschappij van Assurantie, Disconteering en Beleening te Rotterdam.
Nederlandsch-Indische Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.
Rotterdamsche Algemeene Verzekering-Maatschappij
Samarangsche Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.
2e Nederlandsch-Indische Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.
2e Samarangsche Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.
Verzekering-Maatschappij van 1825.
Verzekering-Maatschappij „Azië".
Verzekering-Maatschappij „Patria".
Verzekering-Maatschappij „Schiedam".
Zaanlandsche Assurantie-Compagnie voor Brand en Binnenlandsche Vaart.

b. Für Transportversicherung.

Nederlandsche Transport-Verzekering-Maatschappij.

c. Für Feuerversicherung:

Algemeene Brandwaarborg-Maatschappij te Rotterdam.
Arnhemsche Verzekering-Maatschappij tegen Brandschade.
Assurantie-Maatschappij „de Rijn".
Assurantie-Maatschappij tegen Brandschade en op het leven „de Nederlanden".
Bataafsche Brand-Waarborg-Maatschappij.
Brand-Assurantie-Maatschappij „Ardjoeno".
Brand-Assurantie-Maatschappij „de Merapi".
Brand-Assurantie-Maatschappij „de Oosterling".
Brand-Assurantie-Maatschappij „Insulinde".
Brand-Assurantie-Maatschappij „Veritas".
Brand-Premieverzekering-Maatschappij, te Zaandijk.
Brandverzekering-Maatschappij „Holland".
Brand-Verzekering-Maatschappij „Mercurius".
De Brandverzekering-Maatschappij „de Rotte".
De Groninger Brand-Waarborg-Maatschappij.
Haagsche Assurantie-Compagnie voor Brand, enz. van 1805.

Haarlemsche Brandverzekering-Maatschappij.
's-Hertogenbossche Brandwaarborg-Maatschappij.
Hollandsche Brand-Waarborg-Maatschappij in Oud-Carspel.
Koloniale Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.
Maastrichtsche Brand-Verzekering-Maatschappij.
Maatschappij „Eigen Hulp", in 's Gravenhage.
Maatschappij voor Brandverzekering v./h. Koninkrijk der Nederlanden, in 's Hertogenbosch.
Naamlooze Vennootschap tot verzekering tegen Brandschade „Beperkt Risico".
Nederlandsche Maatschappij van Brand-Verzekering in Tiel.
Onderlinge Brandschadevergoeding-Maatschappij „Concordia" in Zwolle.
Onderlinge Brandwaarborg-Maatschappijen in Arnhem.
Onderlinge Brand-Waarborg-Maatschappij „Neerlandia" in 's Hage.
Onderlinge Brandwaarborg-Maatschappij a/d Zaan.
Overijsselsche onderlinge Brandwaarborg-Maatschappij.
Rotterdam-Amsterdam Brand- en Inbraakverzekering-Maatschappij.
Rotterdamsche Brandverzekeringmaatschappij.
Tilburgsche Brandwaarborg-Maatschappij.
Tweede Koloniale Zee- en Brand-Assurantie-Maatschappij.
Utrechtsche Algemeene Brandverzekering-Maatschappij.
Verzekering-Maatschappij „Stad en Lande" in Groningen.

d. Für Spezialversicherungen.

Assurantie-Maatschappij tegen Glas- en Inbraakschade „Phoenicia".
Nationale Glasverzekering-Maatschappij.
Verzekering-Maatschappij „Hermandad".
Verzekering-Maatschappij „Labor".

C. Mit dem Sitz im Ausland.

a. Für Transport- und Feuerversicherung.

Assurantie Compagnie van de Schelde in Antwerpen.
Commercial Union Assurance Company Lim.

The Excess Insurance Company Lim.
Globus Versicherungs Actien Gesellschaft.
London Assurance Corporation.
„Prudentia" Actien Gesellschaft für Rück- & Mitversicherung.
Preussische National Versicherungs Gesellschaft.
Rheinisch Westfälische Rückversicherungs Gesellschaft.
Royal Exchange Assurance Corporation.
K.K. Priv. Riunione Adriatica di Sicurta in Triëst.
Salamandra in St. Petersburg.
Schweizerische Rückversicherungs Gesellschaft.
Versicherungs Gesellschaft „Thuringia".
„Victoria" Allgemeine Versicherungs Actien Gesellschaft.
Western Assurance Company.

b. Für Transportversicherung:

Actiebolaget Sjöassuranz Kompaniet.
„Agrippina" See, Fluss & Landtransport Versicherungs Gesellschaft.
„Albingia" Versicherungs Actien Gesellschaft in Hamburg.
Algemeene Verzekering-Maatschappij voor Zee-, Rivier- en Landtransporten in Dresden.
Alliance Marine and General Insurance Company Lim.
„Allianz" Versicherungs Gesellschaft.
Assicurazioni Generali, in Triest.
Aseguradora Espanola in Madrid.
Aurora Compania Anonima de Seguros in Bilbao.
Badische Schiffahrt Assecuranz Gesellschaft.
Bayrischer Lloyd.
Baseler Herverzekering-Maatschappij.
Baseler Transport Verzekering-Maatschappij.
British Dominions Marine Insurance Company Lim.
British and Foreign Marine Insurance Company Lim.
Compagnie d'Assurances Maritimes „La Parisienne", Paris.
Continentale Versicherungs Gesellschaft.
Comptoir Maritime in Paris.
Danske Lloyd.
„Deutscher Lloyd",Transport Versicherungs Actien Gesellschaft.

Deutsche Rück- & Mitversicherungs Gesellschaft.
Deutsche Transportversicherungs-Gesellschaft.
„Donau", Oostenrijksche Verzekering-Maatschappij.
Düsseldorfer Allgemeine Versicherungs Gesellschaft.
Eidgenössische Transport Versicherungs Gesellschaft.
„El Dia", Compagnie Anonyme d'Assurance Carthaghène.
„La Estrella", Sociedad Anonyma de Seguros, in Cartagena.
„La Fédérale", in Zürich.
Federal Insurance Company New-York.
La Foncière (Compagnie Lyonnaise Réunie), in Paris.
La Foncière (Pesther Versicherungs Anstalt).
„Fortuna" Allgemeine Versicherungs Actien Gesellschaft.
Frankfurter Transport Unfall und Glasversicherungs Actien Gesellschaft.
Versicherungs Gesellschaft van 1873, in Hamburg.
Versicherungs Gesellschaft „Helvetia", in St. Gallen.
Heilbronner Versicherungs Gesellschaft.
Internationaler Lloyd, in Berlin.
Internationale Transport Versicherungs Gesellschaft.
Italia Societa d'Assec Maritime, Fluviale e Terrestri.
Le Lloyd Belge, in Antwerpen.
Lloyd Sabaudo Turin.
Lloyd Siciliano Palermo.
Societa Liguria.
Mannheimer Versicherungs Gesellschaft.
Marine Insurance Company Lim.
Maritime Insurance Company Lim.
Merchant's Marine Insurance Company Lim.
Mercur Versicherungs Gesellschaft.
Münchener Rückversicherungs Gesellschaft.
St. Peterburger Comp. Nadeshda.
Compagnie „Neptune", in Antwerpen.
„Neuchâteloise", Swiss Transport Insurance Company.
Neuer Schweizerischer Lloyd.
Niederrheinische Güter Assecuranz Gesellschaft.
Norddeutsche See und Fluss Versicherungs Gesellschaft.
Norddeutsche Versicherungs Gesellschaft.

Nordwestdeutsche Versicherungs Gesellschaft.
Oberrheinische Versicherungs Gesellschaft.
La Parisienne.
„Providentia" Allgemeine Versicherungs Gesellschaft in Wien.
The Ocean Marine Insurance Company Lim.
Verzekering-Maatschappij „Oostenrijksche Phoenix".
„Pomerania", See und Fluss Versicherungs Actien Gesellsch.
Reliance Marine Insurance Company Lim.
Rheinisch-Westfälischer Lloyd.
„Rhenania", Versicherungs Actien Gesellschaft.
„Savoia", in Turin.
„Schweiz", Transport-Verzekering-Maatschappij.
Schweizerische National Versicherungs Gesellschaft.
Sea Insurance Company Lim.
Thames and Mercey Marine Insurance Company Lim.
Transatlantische Güter Versicherungs Gesellschaft.
Ulster Marine Insurance Company Lim.
Union Actiën-Gesellschaft für See und Fluss Versicherung.
Unione Continentale, in Turin.
Union Insurance Society in Canton.
Union Internationale, in Antwerpen.
Union Marine Insurance Company Lim.
Union Maritime.
L'Universo.
Ulster Marine Insurance Company.
Vaterländische Transport Versicherungs Actien Gesellschaft.
Versicherungs Gesellschaft von 1873.
Wilhelma, in Magdeburg.
World Marine Insurance Company Lim.
Würtembergische Transport Versicherungs Gesellschaft.

c. *Für Feuerversicherung.*

Aachener und Münchener Feuer Versicherungs Gesellschaft.
Aachen Leipziger Versicherungs Actien Gesellschaft.
Alliance Assurance Company.
Antwerpsche Verzekering Maatschappij „Securitas".
Atlas Assurance Company.

Bayerische Versicherungsbank Actien Gesellschaft, München.
Basler Versicherungs Gesellschaft gegen Feuerschaden, Basel.
Berlinische Feuer Versicherungs Anstalt.
Primes Bruxelles.
British Crown Insurance Company.
British General Insurance Company.
„Bulgaria" 1er soc. Bulgare d'Assurance.
Central Insurance Company Lim. in London.
„La Confiance", Compagnie Anonyme d'Assurance contre l'Incendie.
Feuer Assecuranz Compagnie von 1877.
General Accident & Fire Insurance Company Lim.
La Flandre.
Brand-Assurantie-Maatschappij „La France."
Gladbacher Feuer Versicherungs Gesellschaft.
Hamburger-Bremer Brand-Verzekering-Maatschappij.
Brand-Verzekering-Maatschappij „Imperial".
Law Union and Crown Fire and Life Insurance Company.
Liverpool, Londen and Globe Insurance Company Lim.
London and Lancashire Fire Insurance Company Lim.
Maagdenburger Brand-Verzekering-Maatschappij.
Manchester Fire Assurance Company Lim.
National Assurance Company.
National Mercantile Insurance Association Limited.
Norddeutsche Feuer Versicherungs-Gesellschaft.
Nordisk Brandforsikring.
North British and Mercantile Fire Insurance Cy. Lim.
Northern Assurance Company.
Norwich Union Fire Insurance Cy. Lim.
Nye Danske Brandforsikrings Selskab.
Palatine Insurance Company Lim.
La Paternelle.
Le Phénix.
Phoenix Assurance Company Lim.
Provincial Fire Insurance Company.
Feuer Versicherungs Gesellschaft „Rheinland".
Royal Insurance Company.

Schlesische Feuerversicherungs Gesellschaft.
Schweizerische Rückversicherungs Gesellschaft.
„Securitas" te Antwerpen.
Scottish Union, National Insurance Company.
State fire Insurance Company.
Sun Insurance Office.
Transatlantische Feuer Versicherungs Actien Gesellschaft.
Union Assurance Society.
„L'Union", in Paris.
L'Urbaine, in Paris.
Vaterländische Feuer Versicherungs Actien Gesellschaft.
Westdeutsche Versicherungs Actien Gesellschaft.
Yorkshire Fire Insurance Company.

d. Für Spezialversicherung:

Berliner Hagel Assecuranz Ges.
Employer's Liability Ass. Corp.
La Guarantie Belge.
Kölnische Glasvers. A. G.
The Ocean Accident, Guar. Corp.
Securitas in Berlin.
„Zürich" in Zürich.

BEILAGEN.

BEILAGE A.

TABELLE aller Güter, welche in Amsterdam im vormalig

und daran

BENENNUNG DER GÜTER.	Masstab.	VORRAT am 1. Januar 1907.	EINFUHR.
Sirup, Melado, Melasse und andere zuckerhaltende Flüssigkeiten . .	Kilogr.	Netto 988,145	Netto 534,7[illegible]
Zucker, roher, ausländischer Rohrzucker	„	„ 39,412	„ 378,8[illegible]
„ roher inländischer Rübenzucker . . .	„	„ 2,141,980	„ 2,014,1[illegible]
„ raffinierter inländischer	„	—	„ 334,[illegible]

amsterdamschen Entrepôtdok im Jahr 1907 gelagert waren versandt wurden.

Total überhaupt.	AUSFUHR.		TOTAL.	SALDO am 31 Dec. 1907.
	Inländisch.	Ausländisch.		
Netto 1,522,920	Netto 921,138	Netto 650	Netto 921,788	Netto 601,132
„ 418,230	„ 243,431	„ 846	„ 244,277	„ 173,953
„ 4,156,107	„ 2,141,980	—	„ 2,141,980	„ 2,014,127
„ 334,950	—	„ 334,950	„ 334,950	—

TABELLE aller besteuerten Güter, welche im Gemeinde Handels-

BENENNUNG DER GÜTER.	Masstab.	Vorrat am 1. Jan. 1907.	EINFUHR.
Kartoffelfabrikate, nicht besonders besteuert	Kilogr.	2,000	5,250
Steingut, Porcellan	„	5,929	51,513
Mandeln	„	26,435	56,565
Munition, allerhand kleine Schiess- und Handgewehre u. s. w.	„	297	64
Essig	„	1,647	3,299
Bier	Liter	—	1,441
Blecharbeiten	Kilogr.	486	37
Citronen- u. Orangesch., gezuckert	„	23,021	19,552
Spirituosen, ausländische	Liter	3,440,091	3,104,534
„ inländische	„	326,092	3,411,869
„ Aether	„	143	—
„ Holzgeist	„	15,041	260,558½
Ingwer, gezuckert	Kilogr.	3,858	6,376
Glas und Glasarbeiten	„	1,111	4,209
Glukose, flüssige	„	—	15,100
Gold- und Silberarbeiten	Gulden	2,130	18,840
Hüte	Kilogr.	259	483
Honig	„	150,362	472,397
Holz und Holzarbeiten	„	3,954	144
Häute, Sattler- und Schumacher-arbeiten	„	242	—
„ bereitete	„	—	654
Eisenartikel	„	82,036	529,801
Instrumente	„	1,056	2,447
Käse	„	—	150
Kleider	„	11	1,532
Zuckerwaaren	„	133,927	238,959
Kupfer, montierte Kupferarbeiten	„	153	1,000
Korallen, bearbeitet	„	—	27
Corinthen	„	—	52,779
Kurzwaaren	„	1,207	19,755
Lampen	„	—	311
Citronen- und Saft	„	—	710
Leisten	„	16	—
Manufacturen	„	314	11,964
Matten	„	—	22.264
Möbel	„	2,669	9,055
Modewaaren	„	187	408
Oel, Maschinen-	„	590	—
Papier	„	77,451	194,269
Pfeffer	„	10,888	27,181
Piment	„	5,669	—
Pflaumen, getrocknet	„	27,035	67,430
Odeurs- und Parfümeriewaaren	„	3,699	2,457
Rosinen, nicht besonders besteuert	„	25,286	82,600
„ Korent oder schwarze Rosine, Samos oder Denia Rosine	„	3,811	23,975
Wagen	„	1,800	—

ntrepôt im Jahr 1907 gelagert waren und daraus versandt wurden.

Total überhaupt.	AUSFUHR.		TOTAL.	SALDO am 31. Dec. 1907.
	Inländ.	Ausländ.		
7,250	5,250	—	5,250	2,000
57,442	450	51,109	51,559	5,883
83,000	44,161	16,464	60,625	22,375
361	32	32	64	297
4,946	189	3,660	3,849	1,097
1,441	9	1,432	1,441	—
523	—	—	—	523
42,573	31,805	—	31,805	10,768
6,544,625	399,144	2,006,743	2,405,887	4,138,738
3,737,961	3,306,140	63,380	3,369,520	368,441
143	—	—	—	143
275,509½	259,509½	—	259,509½	16,000
10,234	3,737	2,555	6,292	3,942
5,320	3,560	1,217	4,777	543
15,100	333	14,767	15,100	—
20,970	14,533	1,379	15,912	5,058
742	263	168	431	311
622,759	418,104	50,899	469,003	153,756
4,098	204	—	204	3,894
242	—	118	118	124
654	228	426	654	—
611,837	68,835	448,125	516,960	94,877
3,503	2,923	561	3,484	19
150	—	—	—	150
1,543	1,318	210	1,528	15
372,886	98,131	175,957	274,088	98,798
1,153	393	711	1,104	49
27	9	18	27	—
52,779	—	—	—	52,779
20,962	8,541	3,489	12,030	8,932
311	311	—	311	—
710	—	—	—	710
16	—	—	—	16
12,278	2,051	10,128	12,179	99
22,264	5,615	—	5,615	16,649
11,724	1,456	4,507	5,963	5,761
595	—	585	585	10
590	—	590	590	—
271,720	50,084	152,347	202,431	69,289
38,069	6,576	6,590	13,166	24,903
5,669	3,266	2,403	5,669	—
94,465	51,380	32,037	83,417	11,048
6,156	553	3,414	3,967	2,189
107,886	72,925	8,027	80,962	26,924
27,786	17,496	7,545	25,041	2,745
1,800	1,800	—	1,800	—

BENENNUNG DER GÜTER.	Masstab.	Vorrat am 1. Jan. 1907.	EINFUHR.
Spezereien, Muskatnussblüte	Kilogr.	206,607	330,844
„ Muskatnüsse	„	1,210,332	981,124
„ Gewürznelken	„	30,165	76,795
„ Zimmt und Cassia	„	162,780	256,278
„ Sacharin	„	890	—
„ Vanille	„	444	846
Stahlarbeiten	„	86	1,549
Sirup, Melado, Melasse und andere zuckerhaltige Flüssigkeiten	„	Netto 90,911	Netto 183,644
Zucker, roher ausländischer Rohrzucker	„	„ 618,061	„ 1,281,754
„ roher ausländischer Rübenzucker	„	„ 19,998	„ 237,041
„ roher inländischer Rübenzucker	„	„ 24,519,657	„ 36,403,494
„ raffinierter inländischer	„	„ 1,450	„ 13,000
„ basterd, ausländischer	„	„ 10,847	„ 25,254
„ „ inländischer	„	„ 58	„ 500
„ Kandis, ausländischer	„	—	„ 8,339
Sucade	„	81,034	100,841
Tabak, in Rollen over Blättern und Stielen	„	—	647,735
„ Cigarren	„	1,469	1,[illegible]
Teppiche	„	5,749	8,[illegible]
Tee	„	1,796,762	7,986,[illegible]
Uhrenwerke	stuks	180	8,4[illegible]
Feigen	Kilogr.	1,455	11,[illegible]
Fleisch von allen Sorten, nicht besonders besteuert und Wurst, frisch oder gesalzen	„	37,654	85,8[illegible]
„ Schaf-, Schweinefleisch und Speck, gesalzen	„	128	—
„ geräuchert oder getrocknet	„	45,630	40,[illegible]
Früchte, alle frissche oder getrocknete Baumfrüchte nicht besonders besteuert	„	21,763	168,[illegible]
Wein	Liter	474,833	1,048,[illegible]
Seife, harte und weiche, unparfümiert	Kilogr.	—	[illegible]
Salz, raffiniert	„	743	—
Diverse Güter	„	5,615	[illegible]

Total überhaupt.	AUSFUHR.		TOTAL.	SALDO am 31. Dec. 1907.
	Inländ.	Ausländ.		
537,451	10,538	311,928	322,466	214,985
2,191,456	180,663	719,345	900,008	1,291,448
106,960	13,232	63,153	76,385	30,575
419,058	31,599	221,945	253,544	165,514
890	178	—	178	712
1,280	155	1,010	1,165	115
1,635	163	842	1,005	630
Netto 274,555	Netto 170,923	Netto 590	Netto 171,513	Netto 103,042
„ 1,899,815	„ 1,147,705	118,047	„ 1,265,752	„ 634,063
„ 257,039	„ 257,039	—	„ 257,039	—
„ 60,923,151	„ 25,119,096	—	„ 25,119,096	„ 35,804,055
„ 14,450	—	„ 13,550	„ 13,550	„ 900
„ 36,101	„ 27,660	—	„ 27,660	„ 8,441
„ 558	—	„ 208	„ 208	„ 350
„ 8,339	„ 3,553	—	„ 3,553	„ 4,786
181,875	105,650	13,757	119,407	62,468
647,735	516,505	131,230	647,735	—
2,527	1,738	—	1,738	789
14,669	3,913	8,008	11,921	2,748
9,783,439	3,043,721	4,903,932	7,947,653	1,835,786
8,655	4,964	2,926	7,890	765
12,826	1,455	—	1,455	11,371
123,545	5,483	107,633	113,116	10,429
128	—	—	—	128
85,681	25,680	36,301	61,981	23,700
190,114	122,826	40,221	163,047	27,067
1,522,943	442,105	696,235	1,138,340	384,603
245½	—	170	170	75½
743	—	743	743	—
51,309	13,070	16,979	30,049	21,260

BEILAGE **C.**

TABELLE der Ein- und Ausfuhr und der Vorräte der Freien Güter in den Lagerräumen des (neuen) Gemeindehandelsentrepôt während des Jahrs 1907.

NAME DER GÜTER.	Vorrat am 1. Jan. 1907.		EINFUHR.		AUSFUHR.		Vorrat am 31. Dec. 1907.	
	Kisten	K.G.	Ballen	K.G.	Kisten	K.G.	Kisten	K.G.
Ammoniak-Salz .	—	—	—	2,612,200	—	2,612,200	—	—
Bücher	24	4,800	—	—	—	—	24	4,800
Schweinefett . .	2	145	—	—	2	145	—	—
	Ballen	Kisten	Ballen		Ballen		Ballen	
Reis	5,472	547,200	83,373	8,337,300	74,526	7,452,600	14,319	1,431,900

BEILAGE D.

Allgemeine Einfuhr der bedeutendsten Handelsartikel in Amsterdam, im Vergleich mit der allgemeinen Einfuhr im ganzen Staat, während der zwei letzten Jahre (in Tonnen von 1000 Kg.) *)

SORTE DER ARTIKEL.	Einfuhr in den Staat in 1906	Einfuhr in den Staat in 1907	Einfuhr in Amsterdam in 1906	Einfuhr in Amsterdam in 1907	pCt. des Ganzen in 1906	pCt. des Ganzen in 1907
1 Bindrottang	15,088	18,693	12,665	14,763	83.3	79.-
2 Schwefel	11,145	13,282	6,358	9,904	57.-	74.6
3 Tee	15,857	14,332	10,634	8,890	67.1	62.-
4 Tabak und Cigarren	86,386	94,409	47,858	52,491	55.4	55.6
5 Spezereien	11,762	14,862	7,196	7,739	61.2	52.1
6 Zucker (roh)	124,958	171,190	40,762	79,470	32.6	46.4
7 Baumfrüchte	133,950	138,454	46,336	56,311	34.6	40.7
8 Wein auf Fass	52,226	48,802	18,816	18,969	36.-	38.9
9 Roggenmehl	61,415	45,670	17,780	16,498	28.9	36.1
10 Kartoffelmehl	49,876	46,455	9,653	13,818	19.4	29.7
11 Samen	488,667	558,497	151,602	153,292	31.-	27.4
12 Salz	143,048	151,336	21,506	35,503	15.-	23.5
13 Reis	247,581	248,426	48,020	52,052	19.4	21.-
14 Spirituosen	23,363	25,436	4,645	5,093	19.9	20.-
15 Petroleum	498,370	487,906	90,705	93,738	18.2	19.2
16 Glas und Glasarbeiten	103,494	59,431	11,843	11,183	11.4	18.8
17 Häute, Felle, Leder	51,950	46,174	6,991	8,494	13.5	18.4
18 Manufakturen	79,773	78,935	14,588	13,566	18.3	17.2
19 Kaffee	119,087	121,690	20,493	20,905	17.2	17.2
20 Flachs und Hanf	46,010	52,156	10,320	8,540	22.2	16.4
21 Droguen, Farbwaaren und Chemikalien	558,133	601,761	65,226	90,025	11.6	15.-
22 Dampf und andere Maschinen	112,439	129,040	14,963	18,665	13.3	14.5
23 Papier	129,016	137,018	17,432	18,900	13.5	13.8
24 Sirup, Melado und Melasse	36,743	33,035	5,953	4,370	16.2	13.2
25 Kurzwaaren	61,431	62,386	7,507	7,259	12.2	11.6
26 Garne	62,066	70,925	6,837	8,029	11.-	11.3
27 Bier- und Malzextrakt	23,954	21,933	2,268	2,146	9.5	9.8
28 Weizenmehl	200,562	164,266	28,601	15,869	14.5	9.7
29 Schiffsbau- und Zimmerholz	2,406,891	2,460,369	275,679	225,707	11.4	9.2
30 Metallarbeiten	849,057	907,842	86,759	82,529	12.-	9.1
31 Wolle	41,255	41,168	3,974	3,553	9.6	8.6
32 Teer und Pech	36,308	19,283	1,668	1,640	4.6	8.5
33 Metall (unbearb.)	1,684,778	1,541,296	124,325	126,942	7.4	8.2
34 Wein in Flaschen	21,606	22,405	1,627	1,771	7.5	7.9
35 Zucker (nicht roh)	72,551	81,681	5,634	6,283	7.8	7.7
36 Aschen	91,692	92,836	4,276	5,300	4.6	5.7
37 Fleisch	12,916	6,117	511	316	4.-	4.8
38 Steinkohlen	11,337,327	11,952,864	469,396	534,638	4.1	4.5
39 Oel	224,942	245,510	10,764	9,329	4.8	3.8
40 Alle geschälte oder gebrochene Getreide	9,894	12,679	354	230	3.6	2.-
	20,337,569	21,041,050	1,732,525	1,844,720	8.5	8.8

*) Entlehnt der Statistik über den Monat December.

Allgemeine Ausfuhr der bedeutendsten Handelsartikel aus Amsterdam, im Vergleich mit der allgemeinen Ausfuhr des ganzen Staats, während der letzten zwei Jahre (in Tonnen van 1000 Kg.).

SORTE DER ARTIKEL.	Ausfuhr aus dem Staat in 1906	Ausfuhr aus dem Staat in 1907	Ausfuhr von Amsterdam in 1906	Ausfuhr von Amsterdam in 1907	pCt. des Ganzen in 1906	pCt. des Ganzen in 1907
1 Bindrottang	13,233	16,799	10,508	13,209	79.4	78.6
2 Tee	11,638	11,780	9,422	8,980	89.6	76.2
3 Schwefel	10,719	13,140	5,571	87,97	52.-	66.9
4 Tabak und Cigarren	72,755	80,404	43,218	49,542	59.3	61.6
5 Zucker (nicht roh)	189,249	186,200	124,077	112,507	65.5	60.4
6 Spezereien	13,727	16,584	9,103	9,169	66.3	55.3
7 Reis	125,925	139,381	53,278	59,280	42.3	42.5
8 Wein auf Fass	46,633	43,743	15,791	15,239	33.9	34.8
9 Katoffelmehl und Fabrikate davon	113,859	123,442	39,333	41,031	34.5	33.2
10 Bier- und Malzextrakt	27,382	26,400	7,136	7,678	22.5	29.1
11 Sirup, Melado und Melasse	20,567	18,268	6,311	4,847	30.7	26.5
12 Roggenmehl	47,635	37,991	9,463	9,718	19.9	25.6
13 Früchte	108,692	129,226	19,498	27,526	17.9	21.3
14 Kaffee	84,549	89,378	16,346	18,310	19.3	20.5
15 Zucker (roh)	112,186	113,917	4,551	20,027	4.-	17.6
16 Manufakturen	76,623	78,642	15,086	13,164	19.8	16.7
17 Fabrik-, Landbau-, Dampf- und andere Maschinen	74,767	92,517	10,868	15,218	14.5	16.4
18 Petroleum	289,375	319,354	28,487	49,813	9.8	15.6
19 Droguen, Farbwaaren und Chemikalien	442,007	452,107	46,345	69,688	10.5	15.4
20 Käse	48,803	54,009	6,464	6,793	13.2	12.6
21 Metall (Arbeiten)	667,966	718,590	68,238	79,497	12.1	11.1
22 Spirituosen	50,911	57,539	5,840	6,256	11.5	10.9
23 Wolle	34,683	35,367	3,903	3,609	11.2	10.2
24 Häute, Felle, Leder	47,748	42,009	4,261	4,151	8.9	9.9
25 Lumpen	105,623	124,065	13,876	12,121	13.1	9.8
26 Papier	226,295	247,534	21,161	24,081	9.3	9.7
27 Kurzwaaren	48,333	52,829	3,906	4,417	8.1	8.4
28 Metall, (unbearbeit) sowie Schmied, Stab- Ruteneisen und dergleichen	1,449,057	1,287,260	116,981	106,184	8.1	8.2
29 Wein auf Flaschen	19,464	19,078	1,424	1,540	7.3	8.1
30 Oel	223,007	237,069	20,417	19,041	9.2	8.-
31 Aschen	70,705	67,007	4,632	5,319	6.5	8.-
32 Glas und Glasarbeiten	83,457	91,924	6,778	6,519	8.1	7.1
33 Steingut und Porzellan	186,152	198,667	11,635	13,094	6.2	6.6
34 Butter	25,661	29,493	1,656	1,457	6.5	6.-
35 Flachs und Hanf	65,378	81,749	4,611	2,443	7.1	3.-
36 Stein	990,211	946,306	15,498	19,575	1.5	2.1
37 Baumwolle (ungesp.)	60,500	76,783	662	1,642	1.1	2.1
	6,264,169	6,356,521	786,325	871,482	12.5	13.7

BEILAGE E.

VERZEICHNIS der Artikel, deren allgemeine Einfuhr in Amsterdam, wärend des Jahrs 1907 zugenommen hat.

BEZEICHNUNG DER ARTIKEL.	Allgemeine Einfuhr in Amsterdam in Tonnen von 1000 K.G.		
	1907	1906	1905
Bindrottang	**14,763**	12,665	7,109
Spezereien	**7,739**	7,196	6,515
Schwefel	**9,904**	6,358	4,582
Tabak und Cigarren	**52,491**	47,858	37,013
Wein auf Fass	**18,969**	18,816	19,891
Baumfrüchte	**56,311**	46,336	58,682
Zucker (roh)	**79,470**	40,762	66,288
Samen	**158,292**	151,602	177,939
Spirituosen	**5,093**	4,645	5,251
Kartoffelmehl	**13,818**	9,653	7,847
Reis	**52,052**	48,020	39,464
Petroleum	**93,788**	90,705	124,215
Kaffee	**20,905**	20,493	20,555
Salz	**35,503**	21,506	13,904
Papier	**18,900**	17,432	16,519
Häute, Felle, Leder	**8,494**	6,991	6,146
Dampf- und andere Maschinen	**18,665**	14,963	16,569
Droguen, Farbwaaren u. Chemikalien	**90,025**	65,226	75,523
Garne	**8,029**	6,837	7,547
Zucker (nicht roh)	**6,283**	5,634	6,220
Wein auf Flaschen	**1,771**	1,627	1,428
Metall (unbearbeit)	**126,942**	124,325	126,430
Aschen	**5,300**	4,276	4,712
Steinkohlen	**534,638**	469,396	343,027

Verzeichnis der Artikel, deren allgemeine Ausfuhr in Amsterdam, während des Jahrs 1906 zugenommen hat.

BEZEICHNUNG DER ARTIKEL.	Allgemeine Ausfuhr von Amsterdam in Tonnen van 1000 K.G.		
	1907	1906	1905
Bindrottang	13.209	10,508	6,748
Spezereien	9,169	9,103	5,794
Tabak und Cigarren	49,542	43,218	39,716
Schwefel	8,797	5,571	3,407
Reis	59,280	53,278	42,680
Kartoffelmehl und Fabrikate davon	41,031	39,333	34,199
Bier- und Malzextrakt	7,678	7,136	7,971
Roggenmehl	9,718	9,463	5,871
Kaffee	18,310	16,346	15,316
Früchte	27,526	19,498	17,966
Fabrik-, Landbau-. Dampf- und andere Maschinen	15,218	10,868	12,287
Käse	6,793	6,464	6,118
Metall (Arbeiten)	79,497	68,238	58,054
Spirituosen	6,256	5,840	5,124
Droguen, Farbwaaren und Chemikalien	69,688	46,345	57,186
Petroleum	49,818	28,487	61,782
Papier	24,081	21,161	16,953
Kurzwaaren	4,417	3,906	2,623
Wein auf Flaschen	1,540	1,424	1,080
Aschen	5,319	4,632	5,123
Steingut und Porzellan	13,094	11,635	9,490
Zucker (roh)	20,027	4,551	7,767
Stein	19,575	15,498	16,946
Baumwolle (ungesp.)	1,642	662	455



BEILAGE F.

STATISTISCHE ANGABEN des Postbureaus in Amsterdam betreffend den Postverkehr in 1907.

	HAUPTSTELLE.		NEBENSTELLEN.	
	ANZAHL.	BETRAG.	ANZAHL.	BETRAG.
BRIEFPOST.				
Empfangene Briefe (nur für Amst. best.)	21,483,709	—	—	—
„ Briefkarten „ „ „ „	13,297,531	—	—	—
„ Drucksachen „ „ „ „	25,143,365	—	—	—
„ Dienstbriefe „ „ „ „	1,676,753	—	—	—
„ Muster von Waaren „ „ „	1,058,655	—	—	—
„ Eingeschriebene Stücke „ „ „	964,310	—	—	—
Versandte „ „ „ „ „	710,288	—	—	—
Ausbezahlte Postanweisungen	682,977	ƒ 11,069,251.25½	281,525	ƒ 2,525,473.91
Versandte „	265,051	„ 4,389,518.67½	336,585	„ 5,087,493.31½
Ausbezahlte Postbeweise	5,930	„ 30,485.26	—	—
Ausgegebene „	3,765	„ 18,583.64½	—	—
Zur Einziehung empfangene Quittungen	391,132	„ 2,951,148.87	—	—
„ „ versandte „	1,265,754	„ 16,470,961.66½	—	—
PACKETPOST.				
Angekommene Postpackete	701,494	—	—	—
Versandt „	521,692	—	—	—
POSTSPARBANK.				
Ausgegebene Bücher	5,661	—	13,921	—
Einlagen in die Reichspostsparbank	80,044	„ 2,684,623.53	249,162	„ 7,023,620.08
Ausbezahlungen aus der Reichspostsparbank	54,320	„ 2,623,534.10½	158,214	„ 7,677,182.85½
Verkaufte Briefmarken, Briefkarten, u. s. w.	—	„ 2,813,488.65	—	—
Der Umsatz (Einnahmen und Ausg.) betrug:				
in 1890	—	„ 16,567,000.—	—	—
„ 1895	—	„ 30,500,000.—	—	—
„ 1900	—	„ 50,302,611.77½	—	—
„ 1901	—	„ 52,673,528.10	—	—
„ 1902	—	„ 57,252,271.54	—	—
„ 1903	—	„ 62,260,683.21	—	—
„ 1904	—	„ 66,416,791.18	—	—
„ 1905	—	„ 73,119,167.78	—	—
„ 1906	—	„ 79,571,328.38	—	—
„ 1907	—	„ 85,971,575.41	—	—

BEILAGE G.

Reichstelegraphbureau in Amsterdam, Verkehr 1907.

HAUPTSTELLE.

Aufgegeben	610,474	Telegr.
Bestellt	698,230	„
Uebernommen und weiter telegr.	5,557,514	„
Direkt gewechselt zwischen Deutschland und England (über die Niederl.)	257,021	„
Direkt gewechselt zwischen inländ. Bureau's über Amsterdam.	28,171	„
Total . . .	7,151,410	Telegr.

NEBENSTELLEN.

	Aufgegeben.	Bestellt.	Total.	
Amstel	43,728	35,609	79,337	Telegr.
Bilderdijkstraat	9,338	26,745	36,083	„
Bloemgracht *)	6,674	11	6,685	„
Van Eeghenstraat.	10,606	17,051	27,657	„
Haarlemmerplein	11,308	17,661	28,969	„
Handelskade	4,841	4,128	8,969	„
Van der Helststraat	7,857	22,095	29,952	„
Hemonystraat	12,254	13,498	25,752	„
Hobbemastraat	24,394	36,390	60,784	„
Kerkstraat	30,048	36,336	66,384	„
Linnaeusstraat.	11,380	21,257	32,637	„
Overtoom	3,300	3,581	6,881	„
Prins Hendrikkade	23,573	29,863	53,436	„
Mercurius *)	21,735	—	21,735	„
Tulpplein	34,659	34,863	69,522	„
Veemarkt †)	4,539	2,256	6,795	„
Watergraafsmeer	5,137	8,114	13,251	„

Reichstelephondienst.

Von u. nach Plätzen in den Niederl.	1,056,149	Gespräche.
„ „ „ „ „ Belgien	20,755	„
„ „ „ „ „ Deutschland . . .	25,424	„

*) Allein geöffnet für Aufgabe von Telegrammen.

†) Allein geöffnet am Montag, Mittwoch und Samstag.

BIJLAGE H.

Nach der Statistik wurden in 1907 in Amsterdam 411 Fallissemente ausgesprochen, wovon 410 durch die Arrondissements-Rechtbank und 1 durch den Gerichtshof.

Von den Fallierten übten aus das Fach von:

Diamantbearbeitung	10
Baubetriebe	23
Chemische Industrie, Fabrikation von Kerzen, Oel u. s. w. und Farbstoffen	11
Holzbearbeitung	6
Verfertigung und Reinigung von Kleidungs- und Bettsstücken, einschl. Färberei, soweit diese nicht zur Textilindustrie gehörten, Barbiere und Badbesitzer	11
Kunstindustrie	2
Verfertigung von Leder und Lederwaaren	2
Bearbeitung von Metallen, Verfertigung von Dampf- und anderen Maschinen u. s. w.	14
Papierindustrie, Textilindustrie	4
Fabrikation von Gas und Electricität	1
Bereitung von Nahrungs- und Genussmitteln	23
Landbaubetriebe	4
Handel mit:	
Rohstoffen	20
Kleidungsgegenständen	35
Nahrungs und Genussmitteln	74
Wohnungsgegenständen	21
Papier-, Buch- und Kunstarbeiten	7
Luxusartikel	18
Lebendes Vieh und Vögel	8
Andere Waaren	13
Verkehrswesen	1
Kreditwesen	2
Versicherungswesen	8
Uebrige Fallissements	93
Totaal	411

Aufgehoben oder für ungiltig erklärt wurden 158 Fallissemente, d. h.: aufgehoben wegen Mangels an Aktiven 145 und für ungiltig erklärt 13.

I. Perzentsweise Verteilung an Gläubiger in 43 Fallitmassen durch Akkord erledigt.

Davon waren:

A. 2012 konkurrierende Gläubiger mit einem Totalbetrag von ƒ 1,285,253.41 konkurrierender Schuld und erhielten:

130	Gläubiger	in 3	Massen	2 pCt.
125	„	„ 4	„	4 „
283	„	„ 8	„	5 „
31	„	„ 1	„	6 „
13	„	„ 1	„	7 „
11	„	„ 1	„	7½ „
22	„	„ 1	„	8 „
188	„	„ 4	„	10 „
28	„	„ 1	„	11 „
9	„	„ 1	„	11.4 „
26	„	„ 1	„	12 „
81	„	„ 1	„	12½ „
15	„	„ 1	„	13 „
45	„	„ 1	„	15 „
76	„	„ 1	„	16½ „
35	„	„ 1	„	17 „
19	„	„ 1	„	17½ „
205	„	„ 2	„	20 „
7	„	„ 1	„	22½ „
72	„	„ 2	„	25 „
19	„	„ 1	„	28 „
56	„	„ 3	„	30 „
40	„	„ 1	„	40 „
92	„	„ 4	„	50 „
9	„	„ 1	„	60½ „
4	„	„ 1	„	70 „
371	„	„ 6	„	unbekannt.

Zusammen 2012 Gläubiger in 54 Massen.

B. 441 Präferente Gläubiger mit einem Totalbetrag der Schuldforderungen von ƒ 287.967.10.

Diese erhielten alle 100 pCt.

II. Perzentsweise Verteilung an Gläubiger mit einem Betrag von ƒ 1,558,471.15 an konkurrierenden Schuldforderungen.

Davon erhielten:

851	Gläubiger	in	48	Massen	. . . . .	Nihil.
25	„	„	2	„	. . . . .	0.45 pCt.
20	„	„	1	„	. . . . .	0.48 „
70	„	„	2	„	. . . . .	0.50 „
13	„	„	1	„	. . . . .	0.55 „
32	„	„	1	„	. . . . .	0.81 „
48	„	„	2	„	. . . . .	1 „
13	„	„	1	„	. . . . .	1.08 „
21	„	„	1	„	. . . . .	1.17 „
16	„	„	1	„	. . . . .	1.25 „
18	„	„	1	„	. . . . .	1.40 „
54	„	„	1	„	. . . . .	1.50 „
85	„	„	1	„	. . . . .	1.85 „
157	„	„	5	„	. . . . .	2 „
14	„	„	1	„	. . . . .	2.10 „
22	„	„	1	„	. . . . .	2.40 „
8	„	„	1	„	. . . . .	2.50 „
23	„	„	1	„	. . . . .	2.80 „
20	„	„	1	„	. . . . .	2.85 „
66	„	„	4	„	. . . . .	3 „
30	„	„	1	„	. . . . .	3.01 „
18	„	„	1	„	. . . . .	3.20 „
18	„	„	2	„	. . . . .	3.25 „
81	„	„	2	„	. . . . .	3.50 „
98	„	„	4	„	. . . . .	4 „
7	„	„	1	„	. . . . .	4.02 „
6	„	„	1	„	. . . . .	4.66 „
5	„	„	1	„	. . . . .	4.70 „
52	„	„	1	„	. . . . .	4.78 „
132	„	„	4	„	. . . . .	5 „
24	„	„	1	„	. . . . .	5.06 „
19	„	„	1	„	. . . . .	5.09 „
26	„	„	1	„	. . . . .	5.19 „
26	„	„	1	„	. . . . .	5.31 „
26	„	„	1	„	. . . . .	5.85 „
18	„	„	1	„	. . . . .	6 „
26	„	„	1	„	. . . . .	6.16¼ „
16	„	„	1	„	. . . . .	6.23 „
56	„	„	1	„	. . . . .	6.90 „
42	„	„	1	„	. . . . .	7.05 „
25	„	„	1	„	. . . . .	7.30 „
50	„	„	2	„	. . . . .	7.50 „

28	Gläubiger	in	1	Massen	7.90 pCt.
24	"	"	1	"	8.88 "
15	"	"	1	"	9.91 "
20	"	"	1	"	10 "
51	"	"	1	"	10.29 "
80	"	"	1	"	10.70 "
54	"	"	1	"	10.80 "
57	"	"	3	"	11 "
17	"	"	1	"	11.41 "
8	"	"	1	"	12 "
7	"	"	1	"	12.20 "
24	"	"	1	"	12.50 "
20	"	"	1	"	13 "
77	"	"	1	"	14.20 "
32	"	"	1	"	14.50 "
48	"	"	2	"	15 "
35	"	"	1	"	15.04 "
33	"	"	1	"	16 "
11	"	"	1	"	16.46 "
20	"	"	1	"	17.34 "
6	"	"	1	"	17.50 "
8	"	"	1	"	18.29 "
8	"	"	1	"	19.80 "
17	"	"	1	"	20 "
3	"	"	1	"	22.50 "
7	"	"	1	"	24 "
9	"	"	1	"	24.12 "
47	"	"	1	"	25 "
21	"	"	1	"	27.15 "
68	"	"	1	"	29.82 "
12	"	"	1	"	31.30 "
20	"	"	1	"	38.37 "
34	"	"	1	"	44.70 "
1	"	"	1	"	45.75 "
3	"	"	1	"	50 "
75	"	"	1	"	52.10 "
27	"	"	1	"	59.10 "
17	"	"	1	"	63.90 "
8	"	"	1	"	70 "
62	"	"	1	"	71.63 "
19	"	"	1	"	86 "
67	"	"	5	"	100 "

Zusammen 3577 Gläubiger in 157 Massen.

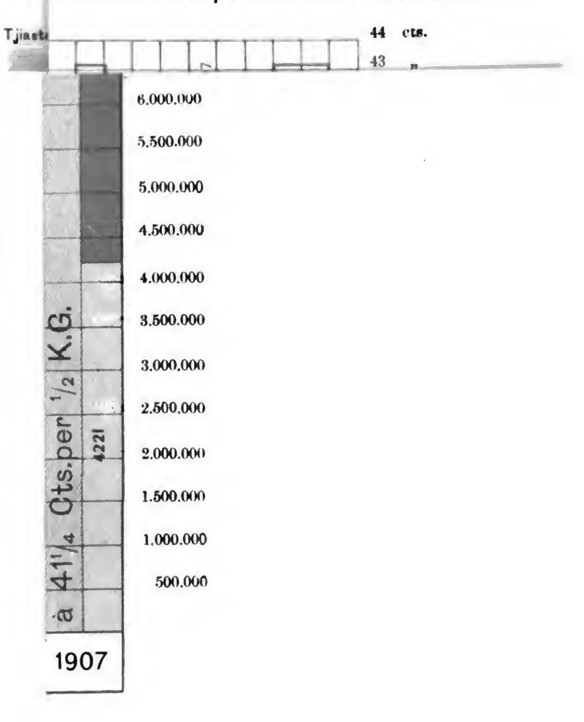
B. 528 präferente Gläubiger mit einem Totalbetrag von präferenten Schuldforderungen von ƒ 131,740.97.

Davon erhielten:

52	Gläubiger	in	19 Massen	Nihil.
1	"	"	1 "	0.50 pCt.
2	"	"	1 "	1 "
1	"	"	1 "	4 "
4	"	"	1 "	11 "
2	"	"	1 "	15 "
4	"	"	1 "	17 "
4	"	"	1 "	18 "
2	"	"	1 "	23 "
4	"	"	2 "	50 "
2	"	"	1 "	60 "
4	"	"	1 "	72 "
3	"	"	1 "	89 "
10	"	"	3 "	90 "
433	"	"	116 "	100 "

Zusammen 528 Gläubiger in 151 Massen.

urchschnittspreise der Auctionen.



'e zum Bericht über das Jahr 1907.

und Ausklarierungen in Lobith
:erdam betreffend.

)O K.G.

Ausklariert.

ARTIKEL.	1903	1904.	1905.	1906.	1907.
Salz-, Schwefelsäure	145	—	—	—	272
roh und bearbeitet.	2135	2196	1845	4159	1189
roh und in Blöcken.	7229	3121	4614	10708	4687
unedle Metalle....	5936	7327	11427	12151	14012
ak...............	2583	2440	2044	2550	3547
, Melasse, Sirup....	11406	8315	8395	8909	13332
Cichorie, Cacao....	2317	2853	2631	2105	2018
....	3340	4358	5982	5680	5065
ınd Mehlfabrikate...	10161	12821	10897	18503	20910



Von einer beschränkten Anzahl Exemplare sind am Bureau der Kammer zu den angegebenen Preisen noch zu haben:

Algemeen plan voor den aanleg van Havenwerken te Amsterdam volgens het ontwerp der Transito-Commissie	*f* 1.—
Plan der Houthaven te Amsterdam (1900) . . .	„ 0.50
Handelskade te Amsterdam	„ 0.50
Plaat van de Nieuwe Zeeschutsluis te IJmuiden . (Mit englischem Text).	„ 0.25
Situatie van de Handelskade, IJ-kade en Ertskade	„ 0.25
Plaat van het Nieuw „Gemeentelijk Handels-Entrepôt"	„ 0.50
Nederland en Amsterdam in 1900—1901 (Statistieke gegevens).	„ 0.75
Ontwikkeling van de Amsterd. Markt (Statistieke gegevens 1895—1904)	„ 0.25
Plattegrond van de Nieuwe Beurs	„ 0.25
Kaart en Situatie van de IJ-kade (1903) . . .	„ 0.50
Kaart van het Havengebied van Amsterdam 1905	„ 0.50
Amsterdam—Rijnkanaal . . . . Beschrijving door Jhr. C. BLOYS VAN TRESLONG.	„ 0.50
Idem idem (Deutsch)	„ 0.50
Geïllustreerde Brochure „De Haven van Amsterdam" uitgegeven ter gelegenheid van de voltooiing der werken tot verbetering van het Noordzee-kanaal 1907	„ 1.50
Idem idem (Deutsch)	„ 1.50
Idem idem (Englisch)	„ 1.50
Kaart van het Noordzee-kanaal en van de haven van Amsterdam 1907. (Deutsch)	„ 1.—
Jaarverslag der Kamer over 1907	„ 2.50
Idem idem over een der vorige jaren, per deel (vom Jahresbericht über 1895 sind keine Exemplare in niederländischem Text mehr vorhanden)	„ 2.50
Idem Englischer Text über eines der Jahre 1893—1905	„ 2.50
Idem Deutscher Text über 1906 . . .	„ 2.50
Rapport en Schema der Commissie tot de Reorganisatie der Kamers van Koophandel en Fabrieken	„ 1.—

NB. Die Jahresberichte sind auch durch Vermittlung des Buchhändlers JOHANNES MÜLLER, Singel 286 in Amsterdam zu beziehen.



